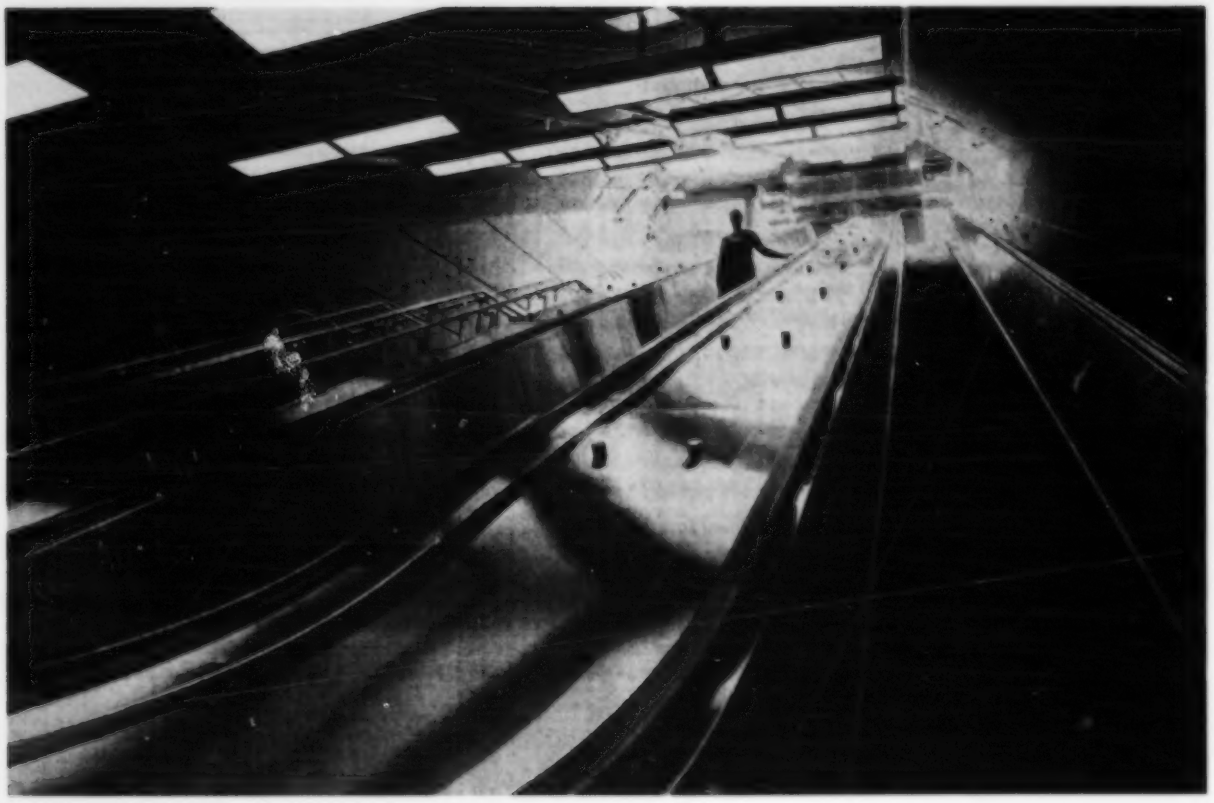
Agence métropolitaine de transport

2008 09-10

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

Adopté le 6 novembre 2007



LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADM	Aéroports de Montréal
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorités organisatrices de transport
BRT	*Bus Rapid Transit*
CCC	Centre de contrôle centralisé
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
COS	Centre d'opération et de surveillance
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
CVAC	Climatisation, ventilation et air climatisé
DAT	Distributrice automatique de titres
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PTI	Programme triennal d'immobilisations
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
PPU	Programme particulier d'urbanisme
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTC	Réseau de transport de la capitale
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
SLR	Système léger sur rail
SRB	Système rapide par bus
TCV	Terminus Centre-ville
TOD	*Transit Oriented Development*

Notre MISSION

ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.

Afin de remplir sa mission, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) planifie des projets de développement des infrastructures de transport en commun, présentés chaque année dans son Programme triennal d'immobilisations (PTI). Le PTI 2008-2009-2010 fait donc état des projets planifiés, selon un découpage en deux grandes catégories : les projets autorisés, qui seront réalisés pour la plupart dans les trois années qui viennent, et les projets dits à l'étude pour fins d'autorisation, qui sont financés et réalisés après autorisation du ministère des Transports du Québec (MTQ). Les projets sont répartis en six grandes catégories qui reflètent les grands champs d'action de l'AMT, à savoir le réseau de métro et autres modes guidés, le réseau de trains de banlieue, le réseau de transport métropolitain par autobus, les innovations, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et la sûreté et la sécurité. Chaque projet comprend une description des travaux, appuyée de son impact financier.

Table DES MATIÈRES

FAITS SAILLANTS – LE PTI 2008-2009-2010 EN BREF	6
SYNTHÈSE DU PTI 2008-2009-2010	11
PROJETS D'IMMOBILISATIONS (PTI 2008-2009-2010)	17
A. RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS SUR RAIL	19
Réseau de métro de Montréal	21
Autres modes ferrés	25
B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	29
Flotte de trains de banlieue	31
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	41
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	49
Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	55
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	63
Ligne Montréal/Delson-Candiac	69
Infrastructures communes	75
Développement du réseau	81
C. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS	89
Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX	91
Axes autoroute 20 et route 132	95
Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure	101
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal	107
Développement du réseau	113
Autres interventions	119
D. INNOVATIONS	125
Services d'information à la clientèle	127
Systèmes d'aide à l'exploitation	134
Services généraux à la clientèle	140
E. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	141
F. SÛRETÉ ET SÉCURITÉ	145
FINANCEMENT – PROJETS INSCRITS AU PTI 2008-2009-2010	153
ANNEXE A – ACTIFS DE L'AMT	155
ANNEXE B – COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT (en date du 29 octobre 2007)	159

LE PTI 2008-2009-2010
en bref

PROGRAMMATION AMT (2008-2009-2010 ET SUIVANTES) : 1 467,1 M$ (TABLEAU 1)

• 424,2 M$ en projets autorisés • 1 042,9 M$ en projets à l'étude pour fins d'autorisation

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

• 28,9 M$ de contributions municipales au Fonds d'immobilisations, en hausse de 18,6 %, résultant de la hausse de la richesse foncière uniformisée de 2006

PROJETS AUTORISÉS

A RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS SUR RAIL : 52,0 M$

RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL : 51,3 M$

- A.1 Métro Réno-Systèmes – Phase I
- A.2 Ligne 2 – Amélioration de l'accessibilité piétonnière au terminus Cartier

AUTRES MODES FERRÉS : 0,7 M$

- A.5 SLR Parc – Parachèvement des études de faisabilité
- A.6 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal – Tram-train dans l'axe de l'antenne Doney
- A.7 Tram-train - Lachine/Centre-ville – Études

B RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 339,9 M$

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE : 3,9 M$

- B.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES : 1,0 M$

- B.8 Programme de changement des automates sur la caténaire

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME : 22,9 M$

- B.23 Prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme – Parachèvement

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE : 5,0 M$

- B.29 Gare Saint-Lambert – Aménagement permanent
- B.30 Garage de Mont-Saint-Hilaire – Équipements permanents pour contrer les déversements accidentels

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC : 0,5 M$

- B.36 Étude d'amélioration des infrastructures ferroviaires
- B.37 Gare Delson – Étude d'aménagement

INFRASTRUCTURES COMMUNES : en cours de négociation

- B.42 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU : 306,6 M$

- B.46 Train de l'Est
- B.47 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau – Étude
- B.48 Desserte secteur de L'Assomption – Études d'opportunité
- B.49 Gare McGill – Études d'avant-projet
- B.50 Gare Edouard-Montpetit – Études d'avant-projet
- B.51 Desserte secteur Montréal/Chambly – Études d'opportunité et de marché
- B.52 Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de marché
- B.53 Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité
- B.54 Signalisation ferroviaire du réseau de trains de banlieue – Étude de préfaisabilité
- B.55 Liaison ferroviaire Lucien-L'Allier/Gare Centrale – Étude de préfaisabilité
- B.56 Développement du réseau de trains de banlieue – Études
- B.57 Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

C RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS : 9,3 M$

AXES AUTOROUTE 25 ET BOULEVARD PIE-IX : 0,2 M$

C.1 Corridor autoroute 25 – Étude d'amélioration du transport collectif

AXES AUTOROUTE 10 ET AUTOROUTE BONAVENTURE : 1,5 M$

C.9 Terminus Centre-ville – Augmentation de la capacité – Études
C.10 Voie réservée entre l'autoroute Bonaventure et le pont Champlain (élargissement pont Clément et viaduc vers l'esplanade du pont Champlain) – Étude d'avant-projet
C.11 Stationnement Chambly – Phase II

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU : 1,8 M$

C.22 Développement du RTMA – Études particulières
C.23 Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains
C.24 Mesures en faveur du transport collectif (transport par autobus, covoiturage et taxi) sur le réseau supérieur de la région métropolitaine de Montréal – Étude d'opportunité

AUTRES INTERVENTIONS : 5,8 M$

C.26 Voie réservée Concorde/Notre-Dame – Laval – Phases I, II et III

D INNOVATIONS : 17,5 M$

SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE : 1,5 M$

D.1 Mise à jour des besoins de la clientèle
D.2 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains
D.3 Information téléphonique et bases de données informatives

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION : 15,9 M$

D.12 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes
D.13 Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales
D.14 Implantation d'équipements de validation pour les gares de trains
D.15 Étude des systèmes de communications

SERVICES GÉNÉRAUX À LA CLIENTÈLE : 0,1 M$

D.20 Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon

F SÛRETÉ ET SÉCURITÉ: 5,5 M$

F.1 Amélioration des mesures de sûreté/sécurité
F.2 Télésurveillance
F.3 Amélioration de l'éclairage
F.4 Maintien et amélioration des mesures de sûreté
F.5 Acquisition d'un système de radiocommunication
F.6 Contrôle informatique et physique d'accès et d'identité de tous les employés
F.7 Amélioration de la signalisation directionnelle dans le tunnel Mont-Royal
F.8 Autres projets spécifiques – Outils de prévention

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

A RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS SUR RAIL: 2,0 M$

RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL : 2,0 M$

A.3 Ligne 5 – Étude du prolongement vers Pie-IX
A.4 Ligne 2 ouest – Étude du prolongement vers Bois-Franc

B RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 899,7 M$

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE : 679,2 M$

B.2 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant
B.2a Sites de garage
B.2b Centres d'entretien
B.3 Révision des voitures passagers de série 700
B.4 Acquisition de 12 locomotives neuves
B.5 Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux
B.6 Acquisition de 22 voitures passagers et de trois locomotives neuves – Ligne Montréal/Deux-Montagnes
B.7 Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES : 72,4 M$

- B.9 Accroissement de la capacité d'accueil
- B.9a Étagement de la jonction de l'Est
- B.9b Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds
- B.9c Gare autoroute 13
- B.9d Gare Saint-Eustache
- B.10 Gare Île-Bigras – Réhabilitation
- B.11 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement
- B.12 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement
- B.13 Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement
- B.14 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD : 10,5 M$

- B.15 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent
- B.16 Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement
- B.17 Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement
- B.18 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement
- B.19 Allongement des quais – Phase III
- B.20 Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires
- B.21 Infrastructures pour un service accru à Hudson
- B.22 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME : 86,7 M$

- B.24 Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal
- B.25 Signalisation ferroviaire – Accroissement de la capacité
- B.25a Amélioration de la signalisation ferroviaire
- B.25b Amélioration des infrastructures ferroviaires
- B.26 Gare Mirabel
- B.27 Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité
- B.28 Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE : 20,3 M$

- B.31 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert
- B.32 Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent
- B.33 Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent
- B.34 Gare Saint-Basile-le-Grand – Aménagement permanent
- B.35 Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC : 8,5 M$

- B.38 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
- B.39 Gare Candiac – Aménagement permanent
- B.40 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent
- B.41 Garage de Candiac – Aménagement permanent du site

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 22,1 M$

- B.43 Réfection des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount
- B.44 Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains de banlieue
- B.45 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phases I et II (trois lignes de trains)

C RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS : 93,1 M$

AXES AUTOROUTE 25 ET BOULEVARD PIE-IX : 2,4 M$

- C.2 Stationnement Terrebonne – Phase III
- C.3 Voie réservée Pie-IX – Étude d'avant-projet pour l'amélioration des transports collectifs

AXES AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132 : 15,5 M$

- C.4 Terminus et stationnement Sainte-Julie
- C.5 Corridor autoroute 20 – Voie réservée et mesures préférentielles
- C.6 Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II
- C.7 Stationnement De Mortagne
- C.8 Stationnement route 132 – Secteur Varennes-Verchères

AXES AUTOROUTE 10 ET AUTOROUTE BONAVENTURE : 12,1 M$

- C.12 Terminus et stationnement Brossard/Panama – Réorganisation des quais et avant-projet bretelle Pelletier
- C.13 Stationnement Chevrier – Agrandissement
- C.14 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement
- C.15 Stationnement La Prairie – Agrandissement

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL : 55,8 M$

- C.16 Rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est – Mesures préférentielles
- C.17 Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles
- C.18 Stationnement Radisson – Agrandissement
- C.19 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles
- C.20 Stationnement Rive-Nord Est – Phase II
- C.21 Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire CN à l'est de l'autoroute 25 et tronçon Souligny à l'ouest de l'autoroute 25 à Montréal

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU : 0,2 M$

- C.25 Corridor autoroute 15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

AUTRES INTERVENTIONS : 7,1 M$

- C.27 RTMA – Mesures préférentielles
- C.28 Corridor boulevard Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles
- C.29 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation
- C.30 Programme d'amélioration des arrêts métropolitains
- C.31 Stationnement Namur – Agrandissement
- C.32 Stationnement Châteauguay – Agrandissement

D INNOVATIONS : 8,7 M$

SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE : 4,4 M$

- D.4 Diffusion d'information dynamique en cours de route
- D.5 Intégration de l'information clients en temps réel en partenariat avec les AOT
- D.6 Affichage dynamique dans les gares
- D.7 Information sonore à bord des trains
- D.8 Information sonore dans les gares – Automatisation – Projet pilote
- D.9 Affichage dynamique – Terminus Centre-ville – Identification automatisée des véhicules (PMV)
- D.10 Affichage dynamique – Longueuil et Centre-ville
- D.11 Affichage dynamique – Terminus Longueuil – Identification automatisée des autobus – Projet pilote

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION : 4,3 M$

- D.16 Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS
- D.17 Programme d'installation de systèmes de comptage automatique
- D.18 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel
- D.19 Automatisation de la cueillette des données sur les automotrices électriques

E ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE : 36,8 M$

- E.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Équipements métropolitains
- E.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue

F SÛRETÉ ET SÉCURITÉ : 2,6 M$

- F.9 Communications
- F.10 Contrôle d'accès
- F.11 Technologie et vidéosurveillance
- F.12 Autres projets spécifiques

TABLEAU 1

Sommaire du Programme triennal d'immobilisations 2008-2009-2010 de l'AMT

(en milliers de $)	PROJETS EN COURS	2008-2009-2010		TOTAL	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS		TOTAL	%
	DÉPENSES AU 31/03/2008	PROJETS AUTORISÉS	PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION	PROJETS 2008-2010	PROJETS AUTORISÉS	PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION		
A. RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS SUR RAIL								
Réseau de métro de Montréal	38 386,3	12 900,0	2 000,0	14 900,0	-	-	53 286,3	98,6%
Autres modes ferrés	-	750,0	-	750,0	-	-	750,0	1,4%
TOTAL	**38 386,3**	**13 650,0**	**2 000,0**	**15 650,0**	**-**	**-**	**54 036,3**	**100,0%**
B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE								
Flotte de trains de banlieue	4 565,0	2 200,0	420 676,0	422 876,0	-	255 673,0	683 114,0	55,1%
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	820,0	375,0	72 155,0	72 530,0	-	-	73 350,0	5,9%
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	565,0	-	9 975,0	9 975,0	-	-	10 540,0	0,9%
Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	23 185,0	1 254,0	54 305,0	55 559,0	-	30 910,0	109 654,0	8,8%
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	5 490,0	800,0	19 010,0	19 810,0	-	-	25 300,0	2,0%
Ligne Montréal/Delson-Candiac	50,0	400,0	8 500,0	8 900,0	-	-	8 950,0	0,7%
Infrastructures communes	240,0		21 675,0	21 675,0	-	-	22 115,0	1,8%
Développement :								
Train de l'Est	15 000,0	285 000,0		285 000,0	-	-	300 000,0	24,2%
Autres	950,0	5 700,0		5 700,0	-	-	6 650,0	0,5%
TOTAL	**50 865,0**	**286 679,0**	**606 496,0**	**982 175,0**	**-**	**286 583,0**	**1 239 620,0**	**100,0%**
C. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS								
Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX	855,0	200,0	1 500,0	1 700,0	-	-	2 555,0	2,5%
Axes autoroute 20 et route 132	2 900,0	-	12 640,0	12 640,0	-	-	15 540,0	15,2%
Axes autoroute 10 et autoroute Stanstead	615,0	1 210,0	11 800,0	13 010,0	-	-	13 625,0	13,3%
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal	14 460,0	-	7 328,0	7 328,0	-	33 978,0	55 766,0	54,5%
Développement du réseau	600,0	1 250,0	150,0	1 400,0	-	-	2 000,0	2,0%
Autres interventions	4 015,0	2 290,0	6 575,0	8 865,0	-	-	12 880,0	12,6%
TOTAL	**23 445,0**	**4 950,0**	**39 993,0**	**44 943,0**	**-**	**33 978,0**	**102 366,0**	**100,0%**
D. INNOVATION								
Services d'information à la clientèle	1 035,0	1 065,0	3 795,0	4 860,0	-	-	5 895,0	22,5%
Système d'aide à l'exploitation	6 350,0	9 605,0	4 230,0	13 835,0	-	-	20 185,0	77,1%
Services généraux à la clientèle	-	115,0	-	115,0	-	-	115,0	0,4%
TOTAL	**7 385,0**	**10 785,0**	**8 025,0**	**18 810,0**	**-**	**-**	**26 195,0**	**100,0%**
E. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE								
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	970,0	-	35 119,0	35 119,0	-	742,0	36 831,0	100,0%
TOTAL	**970,0**	**-**	**35 119,0**	**35 119,0**	**-**	**742,0**	**36 831,0**	**100,0%**
F. SÛRETÉ ET SÉCURITÉ								
Sûreté et sécurité	1 145,0	4 390,0	2 581,0	6 971,0	-	-	8 116,0	100,0%
TOTAL	**1 145,0**	**4 390,0**	**2 581,0**	**6 971,0**	**-**	**-**	**8 116,0**	**100,0%**
TOTAL GLOBAL	**122 196,3**	**329 454,0**	**694 214,0**	**1 023 668,0**	**-**	**321 303,0**	**1 467 167,3**	**100,0%**

Synthèse DU PTI 2008-2009-2010

Le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2008-2009-2010 présente des investissements totaux de 1 023,7 M$, soit 329,5 M$ pour les projets autorisés et 694,2 M$ de projets à l'étude. Le budget des projets pour 2008 est de 242,5 M$, dont 121,5 M$ à l'étude pour fins d'autorisation. Certains projets comportent des engagements ultérieurs à 2010, totalisant des investissements projetés de 1 467,1 M$. Ces projets sont dédiés au métro et aux autres modes guidés sur rail, au réseau de trains de banlieue, au réseau de transport métropolitain par autobus, ainsi qu'aux volets innovations, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et sûreté et sécurité.

Les subventions accordées antérieurement par le ministère des Transports du Québec (MTQ) ont permis à l'AMT de réaliser ou d'amorcer de nombreux projets. Le PTI 2008-2009-2010 met l'accent sur le développement à long terme des services de transport métropolitain.

Des contributions municipales de 28,9 M$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 18,6 % par rapport au budget 2007, sont prévues pour 2008 et permettent de financer la part payable par le Fonds d'immobilisations de l'AMT. Ces augmentations découlent de la hausse importante du rôle d'évaluation foncier. Pour la majorité des projets, le MTQ assume 75 % des coûts en vertu du programme d'aide et l'AMT et/ou d'autres partenaires en assument la différence.

Pour 2009, des contributions municipales prévues de 30,9 M$ seront versées au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 6,9 % par rapport au budget 2008.

Tableau 2

Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)

(en milliers de $)	PRÉVISION 2008 $	%	BUDGET 2008 $	%	BUDGET 2007 $	%	VARIATION 2008 vs 2008	VARIATION 2008 vs 2007
Conseil d'agglomération de Montréal	17 412	55,3%	16 935	58,5%	14 222	58,3%	2,8%	19,1%
Conseil d'agglomération de Longueuil	3 163	10,2%	2 788	9,6%	2 493	10,2%	13,5%	11,6%
Ville de Laval	2 980	9,6%	2 723	9,4%	2 320	9,5%	9,4%	17,4%
Couronne sud	3 297	10,7%	2 945	10,2%	2 434	10,0%	12,0%	21,0%
Couronne nord	4 076	13,2%	3 553	12,3%	2 945	12,1%	14,7%	20,6%
TOTAL	30 928	100,0%	28 945	100,0%	24 414	100,0%	6,9%	18,9%

TABLEAU 3

Programme triennal d'immobilisations 2008-2009-2010

A. RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS SUR RAIL

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2008	2008	2009	2010	TOTAL 2008-2009-2010	APRÈS 31-12-2010	TOTAL
RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL									
PROJETS AUTORISÉS									
A.1 Métro Reno-Systèmes – Phase I	3400-7301		30 306.3	580.0	0.0	0.0	580.0	0.0	30 886.3
A.2 Ligne 2 – Amélioration de l'accessibilité piétonnière au terminus Cartier	3101-7301	75%	0.0	11 400.0	1 000.0	0.0	12 400.0	0.0	12 400.0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
A.3 Ligne 5 – Étude du prolongement vers Pie-IX	n/d	100%	0.0	1 000.0	0.0	0.0	1 000.0	0.0	1 000.0
A.4 Ligne 2 ouest – Étude du prolongement vers Bois-Franc	n/d	100%	0.0	1 000.0	0.0	0.0	1 000.0	0.0	1 000.0
TOTAL			**30 306.3**	**13 980.0**	**1 000.0**	**0.0**	**14 980.0**	**0.0**	**45 286.3**
AUTRES MODES FERRÉS									
PROJETS AUTORISÉS									
A.5 SLR Parc – Parachèvement des études de faisabilité	n/d	0%	0.0	350.0	0.0	0.0	350.0	0.0	350.0
A.6 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal – Train-tram dans l'axe de l'antenne Doney	n/d	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
A.7 Tram-train – Lachine/Centre-ville – Études	n/d	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
TOTAL			**0.0**	**750.0**	**0.0**	**0.0**	**750.0**	**0.0**	**750.0**
TOTAL RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS SUR RAIL			**30 306.3**	**14 730.0**	**1 000.0**	**0.0**	**15 730.0**	**0.0**	**46 036.3**

B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2008	2008	2009	2010	TOTAL 2008-2009-2010	APRÈS 31-12-2010	TOTAL
FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE									
PROJET AUTORISÉ									
B.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes	1100-5503	0%	1 700.0	905.0	1 085.0	300.0	2 290.0	0.0	3 990.0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.2a Sites de garage	1200-3003	75%	2 000.0	24 000.0	16 000.0	2 000.0	42 000.0	0.0	44 000.0
B.2b Centres d'entretien	1100-6001	0%	1 400.0	3 800.0	29 125.0	33 922.0	66 847.0	15 283.0	83 530.0
B.3 Révision des voitures passagers de série 700	1200-5504	75%	225.0	815.0	1 192.0	1 192.0	3 199.0	3 578.0	7 002.0
B.4 Acquisition de 12 locomotives neuves	n/d	75%	0.0	3 380.0	1 125.0	84 775.0	89 280.0	0.0	89 280.0
B.5 Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 20 voitures passagers neuves à deux niveaux	1900-5501	75%	20.0	1 080.0	49 400.0	45 500.0	95 980.0	0.0	96 000.0
B.6 Acquisition de 22 voitures passagers et trois locomotives neuves – Ligne Montréal/Deux-Montagnes Note (1)	1100-5502	75%	0.0	2 250.0	52 300.0	58 100.0	112 650.0	0.0	112 650.0
B.7 Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200	n/d	75%	[illegible]	0.0	0.0	10 000.0	10 000.0	236 814.0	246 814.0
TOTAL			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES									
PROJET AUTORISÉ									
B.8 Programme de changement des automates sur la caténaire	1100-4502	0%	600.0	375.0	0.0	0.0	375.0	0.0	975.0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.9a Étagement de la jonction de l'Est	n/d	75%	0.0	2 000.0	15 800.0	2 050.0	19 850.0	0.0	19 850.0
B.9b Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	1100-5001	75%	0.0	2 000.0	14 000.0	16 710.0	32 710.0	0.0	32 710.0
B.9c Gare autoroute 13	1100-4503	75%	50.0	1 000.0	6 760.0	1 910.0	9 670.0	0.0	9 720.0
B.9d Gare Saint-Eustache	n/d	75%	0.0	1 000.0	2 450.0	2 935.0	6 385.0	0.0	6 385.0
B.10 Gare Île-Bigras – Réhabilitation	1100-4504	75%	50.0	1 150.0	0.0	0.0	1 150.0	0.0	1 200.0
B.11 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement	1100-1015	75%	20.0	680.0	0.0	0.0	680.0	0.0	700.0
B.12 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement	1100-1014	75%	50.0	850.0	0.0	0.0	850.0	0.0	900.0
B.13 Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement	1100-4505	75%	20.0	560.0	0.0	0.0	560.0	0.0	580.0
B.14 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement	1100-1016	75%	50.0	300.0	0.0	0.0	300.0	0.0	350.0
TOTAL			**840.0**	**9 915.0**	**39 010.0**	**23 605.0**	**72 530.0**	**0.0**	**73 370.0**
LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD									
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.15 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent	n/d	75%	0.0	100.0	1 500.0	0.0	1 600.0	0.0	1 600.0
B.16 Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement	1200-1001	75%	100.0	900.0	0.0	0.0	900.0	0.0	1 000.0
B.17 Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement	1200-1002	75%	50.0	150.0	0.0	0.0	150.0	0.0	200.0
B.18 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement	1200-1003	75%	50.0	150.0	0.0	0.0	150.0	0.0	200.0
B.19 Allongement des quais – Phase IV	1200-4511 (solde)	75%	265.0	1 110.0	0.0	900.0	2 010.0	0.0	2 275.0
B.20 Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires	1200-5001	75%	0.0	2 200.0	0.0	0.0	2 200.0	0.0	2 200.0
B.21 Infrastructures pour un service accru à Hudson	n/d	75%	100.0	1 000.0	1 225.0	0.0	2 225.0	0.0	2 325.0
B.22 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures	1200-4512	0%	0.0	750.0	0.0	0.0	750.0	0.0	750.0
TOTAL			**565.0**	**6 360.0**	**2 725.0**	**900.0**	**9 985.0**	**0.0**	**10 550.0**
LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME									
PROJET AUTORISÉ									
B.23 Prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme – Parachèvement	1500-5001	75%	21 700.0	1 204.0	0.0	0.0	1 204.0	0.0	22 904.0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.24 Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal	5000-8013	75%	250.0	1 000.0	1 000.0	25 000.0	27 000.0	25 000.0	52 250.0
B.25a Amélioration de la signalisation ferroviaire	n/d	75%	150.0	2 600.0	2 600.0	0.0	5 200.0	0.0	5 350.0
B.25b Amélioration des infrastructures ferroviaires	n/d	75%	200.0	5 300.0	10 000.0	0.0	15 300.0	0.0	15 500.0
B.26 Gare Mirabel	1500-4502	75%	75.0	200.0	2 025.0	0.0	2 225.0	0.0	2 300.0
B.27 Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité	1500-1003	75%	800.0	4 500.0	0.0	0.0	4 500.0	0.0	5 300.0
B.28 Gare Acadie/Université de Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare	1100-8002	25%	90.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5 910.0	6 000.0
TOTAL			[illegible]	**14 804.0**	**15 625.0**	**25 000.0**	**55 429.0**	**30 910.0**	[illegible]

Note (1) : L'acquisition de 22 voitures passagers et trois locomotives neuves sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes fait partie du projet global d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes totalisant 181,3 M$. L'ensemble de ces projets (étagement de la jonction de l'Est, doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro, gare autoroute 13 et gare Saint-Eustache) doivent être réalisés parallèlement afin de compléter l'accroissement de la ligne.

TABLEAU 3 (suite)

Programme triennal d'immobilisations 2008-2009-2010

B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2008	2008	2009	2010	TOTAL 2008-2009-2010	APRÈS 31-12-2010	TOTAL
LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE									
PROJETS AUTORISÉS									
B.29 Gare Saint-Lambert – Aménagement permanent	1400-4512	75%	4 200,0	300,0	0,0	0,0	300,0	0,0	4 500,0
B.30 Garage de Mont-Saint-Hilaire – Équipements permanents pour contrer les déversements accidentels	s/o	0%	0,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.31 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert	1400-4511	75%	265,0	6 715,0	0,0	0,0	6 715,0	0,0	7 000,0
B.32 Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent	1400-4516	75%	330,0	5 170,0	0,0	0,0	5 170,0	0,0	5 500,0
B.33 Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	1400-4514	75%	275,0	2 725,0	0,0	0,0	2 725,0	0,0	3 000,0
B.34 Gare Saint-Basile-le-Grand – Aménagement permanent	1400-4515	75%	200,0	1 300,0	0,0	0,0	1 300,0	0,0	1 500,0
B.35 Gare McMasterville – Aménagement permanent	1400-4513	75%	200,0	2 100,0	0,0	0,0	2 100,0	0,0	2 300,0
TOTAL			**5 470,0**	**19 810,0**	**0,0**	**0,0**	**19 810,0**	**0,0**	**25 280,0**
LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC									
PROJETS AUTORISÉS									
B.36 Étude d'amélioration des infrastructures ferroviaires	1500-4001	0%	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
B.37 Gare Delson – Étude d'aménagement	1500-4503	0%	50,0	0,0	200,0	0,0	200,0	0,0	250,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.38 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	1500-4504	75%	0,0	0,0	1 000,0	1 000,0	2 000,0	0,0	2 000,0
B.39 Gare Candiac – Aménagement permanent	1500-4505	75%	0,0	0,0	1 000,0	1 000,0	2 000,0	0,0	2 000,0
B.40 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent	1500-4506	75%	0,0	0,0	200,0	1 800,0	2 000,0	0,0	2 000,0
B.41 Garage de Candiac – Aménagement permanent du site	s/o	75%	0,0	0,0	300,0	2 200,0	2 500,0	0,0	2 500,0
TOTAL			**50,0**	**200,0**	**2 700,0**	**6 000,0**	**8 900,0**	**0,0**	**8 950,0**
INFRASTRUCTURES COMMUNES									
PROJET AUTORISÉ									
B.42 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains	s/o	note (2)	note (2)	note (2)	note (2)	note (2)	note (2)	note (2)	note (2)
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.43 Réfection des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Rivermont	s/o	75%	250,0	3 250,0	3 550,0	6 500,0	13 300,0	0,0	13 550,0
B.44 Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains de banlieue	1300-4517	75%	15,0	965,0	1 000,0	1 000,0	2 965,0	0,0	3 000,0
B.45 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phases I et II (trois lignes de trains)	1200-4506	75%	25,0	1 700,0	1 700,0	2 190,0	5 590,0	0,0	5 615,0
TOTAL			**340,0**	**5 915,0**	**6 250,0**	**9 690,0**	**21 073,0**	**0,0**	**22 115,0**
DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU									
PROJETS AUTORISÉS									
B.46 Train de l'Est	1500-1001	75%	15 000,0	65 000,0	115 000,0	85 000,0	265 000,0	0,0	300 000,0
B.47 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau – Étude	1200-5001	0%	0,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
B.48 Desserte secteur de L'Assomption – Études d'opportunité	1500-5001	0%	250,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	350,0
B.49 Gare McGill – Études d'avant-projet	1100-5002	0%	200,0	1 000,0	0,0	0,0	1 000,0	0,0	1 200,0
B.50 Gare Édouard-Montpetit – Études d'avant-projet	1100-5002	0%	300,0	400,0	0,0	0,0	400,0	0,0	700,0
B.51 Desserte secteur Montréal/Chambly – Études d'opportunité et de marché	1400-5003	0%	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
B.52 Desserte secteur Bois-Brand – Études d'opportunité et de marché	s/o	0%	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
B.53 Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité	s/o	0%	0,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
B.54 Signalisation ferroviaire du réseau de trains de banlieue – Étude de préfaisabilité	s/o	0%	0,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
B.55 Liaison ferroviaire Lucien-L'Allier/Gare Centrale – Étude de préfaisabilité	s/o	0%	0,0	400,0	0,0	0,0	400,0	0,0	400,0
B.56 Développement du réseau de trains de banlieue – Études	5000-5012	0%	0,0	200,0	200,0	200,0	600,0	0,0	600,0
B.57 Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité	1500-5002	0%	200,0	1 300,0	0,0	0,0	1 300,0	0,0	1 500,0
TOTAL			**15 950,0**	**69 500,0**	**115 200,0**	**85 200,0**	**269 700,0**	**0,0**	**305 950,0**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE			**59 660,0**	**104 304,0**	**330 697,0**	**386 974,0**	**[illegible]**	**286 563,0**	**1 230 623,0**

Note (2) En négociation

TABLEAU 3 (suite)

Programme triennal d'immobilisations 2008-2009-2010

C. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2008	2008	2009	2010	TOTAL 2008-2009-2010	APRÈS 31-12-2010	TOTAL
AXES AUTOROUTE 25 ET BOULEVARD PIE-IX									
PROJET AUTORISÉ									
C.1 Corridor autoroute 25 – Étude d'amélioration du transport collectif	n/d	0%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.2 Stationnement Terrebonne – Phase III	n/d	75%	0.0	200.0	0.0	0.0	200.0	0.0	200.0
C.3 Voie réservée Pie-IX – Étude d'avant-projet pour l'amélioration des transports collectifs	2000-2033	75%	855.0	1 300.0	0.0	0.0	1 300.0	0.0	2 155.0
TOTAL			**855.0**	**1 700.0**	**0.0**	**0.0**	**1 700.0**	**0.0**	**2 555.0**
AXES AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132									
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.4 Terminus et stationnement Sainte-Julie	2000-1015	50%	1 260.0	5 790.0	0.0	0.0	5 790.0	0.0	7 050.0
C.5 Corridor autoroute 20 – Voie réservée et mesures préférentielles	2000-2019	75%	375.0	300.0	0.0	2 000.0	2 300.0	0.0	2 675.0
C.6 Voie réservée aux Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II	2000-2052 2053	75%	1 275.0	2 550.0	0.0	0.0	2 550.0	0.0	3 825.0
C.7 Stationnement De Montagne	2000-1027	75%	0.0	0.0	0.0	1 000.0	1 000.0	0.0	1 000.0
C.8 Stationnement route 132 – Secteur Varennes/Vercheres	2000-1023	75%	0.0	690.0	0.0	0.0	690.0	0.0	900.0
TOTAL			**2 900.0**	**9 440.0**	**0.0**	**3 000.0**	**12 940.0**	**0.0**	**15 840.0**
AXES AUTOROUTE 10 ET AUTOROUTE BONAVENTURE									
PROJETS AUTORISÉS									
C.9 Terminus Cadre-ville – Augmentation de la capacité – Étudie	2000-8002	0%	380.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	780.0
C.10 Voie réservée entre l'autoroute Bonaventure et le pont Champlain (élargissement pont Clément et viaduc vers l'esplanade du pont Champlain) – Étude d'avant-projet	n/d	0%	0.0	350.0	0.0	0.0	350.0	0.0	350.0
C.11 Stationnement Chambly – Phase II	2000-1026	75%	15.0	510.0	0.0	0.0	510.0	0.0	525.0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.12 Terminus et stationnement Brossard/Panama – Réorganisation des quais et avant-projet boucle Fellerton	2000-1516	75%	300.0	500.0	3 000.0	4 100.0	8 200.0	0.0	8 500.0
C.13 Stationnement Chevrier – Agrandissement	n/d	75%	0.0	130.0	1 400.0	0.0	1 530.0	0.0	1 530.0
C.14 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement	2000-1028	75%	0.0	130.0	1 550.0	0.0	1 680.0	0.0	1 680.0
C.15 Stationnement La Prairie – Agrandissement	n/d	75%	0.0	350.0	0.0	0.0	350.0	0.0	350.0
TOTAL			**615.0**	**2 280.0**	**6 000.0**	**4 100.0**	**13 010.0**	**0.0**	**13 625.0**
AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL									
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.16 Rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est – Mesures préférentielles	2000-2018	75%	800.0	250.0	0.0	0.0	250.0	0.0	1 150.0
C.17 Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles	2000-1013	75%	750.0	1 850.0	2 700.0	0.0	4 550.0	0.0	4 750.0
C.18 Stationnement Radisson – Agrandissement	n/d	75%	0.0	100.0	500.0	0.0	600.0	0.0	600.0
C.19 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles	2000-2021	75%	30.0	0.0	0.0	1 120.0	1 120.0	0.0	1 150.0
C.20 Stationnement Rive-Nord Est – Phase II	2000-1015	75%	50.0	550.0	0.0	0.0	550.0	0.0	600.0
C.21 Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire CN à l'est de l'autoroute 25 et tronçon Souligny à l'ouest de l'autoroute 25 à Montréal	2000-2015	75%	13 350.0	200.0	0.0	0.0	200.0	33 978.0	47 528.0
TOTAL			**14 980.0**	**3 450.0**	**3 200.0**	**1 120.0**	**7 320.0**	**33 978.0**	**56 778.0**
DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU									
PROJETS AUTORISÉS									
C.22 Développement du RTMA – Études particulières	n/d	0%	200.0	200.0	200.0	200.0	600.0	0.0	800.0
C.23 Mesures préférentielles actives pour autobus – Études de caractérisation des axes à fonctionnements métropolitains	n/d	0%	150.0	550.0	0.0	0.0	550.0	0.0	650.0
C.24 Mesures en faveur du transport collectif (transport par autobus, covoiturage et taxi) sur le réseau supérieur de la région métropolitaine de Montréal – Étude d'opportunité	2000-8004	0%	200.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	300.0
PROJET À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.25 Corridor autoroutier 15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage	2000-8003	75%	100.0	150.0	0.0	0.0	150.0	0.0	250.0
TOTAL			**650.0**	**1 000.0**	**200.0**	**200.0**	**1 400.0**	**0.0**	**2 050.0**
AUTRES INTERVENTIONS									
PROJET AUTORISÉ									
C.26 Voie réservée Concorde/Notre-Dame – Laval – Phases I, II et III	5000-8005	49%	3 450.0	860.0	0.0	1 440.0	2 300.0	0.0	5 750.0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.27 RTMA – Mesures préférentielles	n/d	75%	200.0	600.0	600.0	700.0	1 900.0	0.0	2 100.0
C.28 Corridor boulevard Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles	2000-2024	75%	25.0	375.0	0.0	0.0	375.0	0.0	400.0
C.29 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation	2000-1517	75%	300.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	700.0
C.30 Programme d'amélioration des arrêts métropolitains	n/d	75%	0.0	500.0	500.0	500.0	1 500.0	0.0	1 500.0
C.31 Stationnement Namur – Agrandissement	n/d	75%	0.0	2 000.0	0.0	0.0	2 000.0	0.0	2 000.0
C.32 Stationnement Châteauguay – Agrandissement	n/d	75%	0.0	400.0	0.0	0.0	400.0	0.0	400.0
TOTAL			**4 015.0**	**5 135.0**	**1 100.0**	**2 640.0**	**8 875.0**	**0.0**	**12 890.0**
TOTAL – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS			**23 445.0**	**22 155.0**	**11 150.0**	**11 260.0**	**44 545.0**	**33 978.0**	**102 188.0**

TABLEAU 3 (suite)

Programme triennal d'immobilisations 2008-2009-2010

D. INNOVATIONS

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2008	2008	2009	2010	TOTAL 2008-2009-2010	APRÈS 31-12-2010	TOTAL
SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE									
PROJETS AUTORISÉS									
D.1 Mise à jour des besoins de la clientèle	2000-2030	0%	0,0	130,0	560,0	0,0	690,0	0,0	690,0
D.2 Information internet et calculateur de trajets métropolitains	n/d	0%	60,0	65,0	0,0	0,0	65,0	0,0	125,0
D.3 Information téléphonique et bases de données informatisées	n/d	0%	400,0	350,0	0,0	0,0	350,0	0,0	750,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
D.4 Diffusion d'information dynamique en cours de route	n/d	75%	0,0	380,0	0,0	0,0	380,0	0,0	380,0
D.5 Intégration de l'information clients en temps réel en partenariat avec les AOT	n/d	75%	0,0	130,0	150,0	180,0	460,0	0,0	460,0
D.6 Affichage dynamique dans les gares	n/d	75%	175,0	1 325,0	0,0	0,0	1 325,0	0,0	1 500,0
D.7 Information sonore à bord des trains	n/d	75%	0,0	750,0	0,0	0,0	750,0	0,0	750,0
D.8 Information sonore dans les gares – Automatisation – Projet pilote	n/d	75%	0,0	320,0	0,0	0,0	320,0	0,0	320,0
D.9 Affichage dynamique – Terminus Centre-ville – Identification automatisée des véhicules (PMV)	n/d	75%	400,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	600,0
D.10 Affichage dynamique – Longueuil et Centre-ville	n/d	75%	0,0	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	250,0
D.11 Affichage dynamique – Terminus Longueuil – Identification automatisée des autobus – Projet pilote	n/d	75%	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
TOTAL			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0,0	[illegible]
SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION									
PROJETS AUTORISÉS									
D.12 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes	5000-9099	75%	6 245,0	8 215,0	840,0	0,0	9 055,0	0,0	15 300,0
D.13 Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales	n/d	0%	25,0	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	275,0
D.14 Implantation d'équipements de validation pour les gares de trains	n/d	0%	0,0	280,0	0,0	0,0	280,0	0,0	280,0
D.15 Étude des systèmes de communications	n/d	0%	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
D.16 Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS	n/d	75%	0,0	1 200,0	1 125,0	0,0	2 325,0	0,0	2 325,0
D.17 Programme d'installation de systèmes de comptage automatique	n/d	75%	0,0	590,0	590,0	0,0	1 180,0	0,0	1 180,0
D.18 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel	n/d	75%	0,0	275,0	0,0	0,0	275,0	0,0	275,0
D.19 Automatisation de la cueillette de données sur les automotrices électriques	n/d	75%	80,0	450,0	0,0	0,0	450,0	0,0	530,0
TOTAL			6 350,0	[illegible]	[illegible]	0,0	[illegible]	0,0	[illegible]
SERVICES GÉNÉRAUX À LA CLIENTÈLE									
PROJET AUTORISÉ									
D.20 Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon	5000-9010	0%	0,0	115,0	0,0	0,0	115,0	0,0	115,0
TOTAL			0,0	115,0	0,0	0,0	115,0	0,0	115,0
TOTAL – INNOVATIONS			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0,0	[illegible]

E. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2008	2008	2009	2010	TOTAL 2008-2009-2010	APRÈS 31-12-2010	TOTAL
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
E.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Équipements métropolitains	5000-2508	75%	380,0	425,0	125,0	2 386,0	2 936,0	0,0	3 236,0
E.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue	n/d	75%	670,0	1 080,0	15 620,0	15 563,0	32 183,0	742,0	33 595,0
TOTAL – ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE			[illegible]	[illegible]	15 745,0	17 949,0	35 119,0	742,0	36 831,0

F. SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

(en milliers de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2008	2008	2009	2010	TOTAL 2008-2009-2010	APRÈS 31-12-2010	TOTAL
PROJETS AUTORISÉS									
F.1 Amélioration des mesures de sûreté/sécurité	2080-2037	0%	650,0	1 000,0	750,0	1 500,0	3 250,0	0,0	3 900,0
F.2 Télésurveillance	5000-0912	0%	270,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	370,0
F.3 Amélioration de l'éclairage	5000-0910	0%	230,0	50,0	0,0	0,0	50,0	0,0	280,0
F.4 Maintien et amélioration des mesures de sûreté	n/d	0%	25,0	25,0	0,0	0,0	25,0	0,0	50,0
F.5 Acquisition d'un système de radiocommunication	n/d	0%	0,0	212,0	0,0	0,0	212,0	0,0	212,0
F.6 Contrôle informatique et physique d'accès et d'identité de tous les employés	n/d	0%	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
F.7 Amélioration de la signalisation directionnelle dans le tunnel Mont-Royal	n/d	0%	0,0	240,0	0,0	0,0	240,0	0,0	240,0
F.8 Autres projets spécifiques – Outils de prévention	n/d	0%	0,0	353,0	0,0	0,0	353,0	0,0	353,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
F.9 Communications	n/d	0%	0,0	30,0	0,0	0,0	30,0	0,0	30,0
F.10 Contrôle d'accès	n/d	0%	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
F.11 Technologie et vidéosurveillance	n/d	0%	0,0	1 630,0	567,0	0,0	2 196,0	0,0	2 196,0
F.12 Autres projets spécifiques	n/d	0%	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
TOTAL – SÛRETÉ ET SÉCURITÉ			1 145,0	4 374,0	[illegible]	1 500,0	[illegible]	0,0	[illegible]
TOTAL PROJETS AUTORISÉS			94 785,2	121 079,0	118 733,0	88 540,0	328 454,0	0,0	423 240,2
TOTAL PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION			37 410,1	121 462,0	243 558,0	328 105,0	694 214,0	321 303,0	1 062 927,1
GRAND TOTAL PTI			132 195,3	242 541,0	362 294,0	417 035,0	1 023 868,0	321 303,0	1 487 197,3

Projets D'IMMOBILISATIONS (PTI 2008-2009-2010)

Projets autorisés – Projets en attente d'autorisation (nouvelles initiatives de l'AMT)

A. Réseau de métro et autres modes guidés sur rail	19
B. Réseau de trains de banlieue	29
C. Réseau de transport métropolitain par autobus	89
D. Innovations	125
E. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	141
F. Sûreté et sécurité	145

A. RÉSEAU DE MÉTRO
ET AUTRES MODES GUIDÉS SUR RAIL

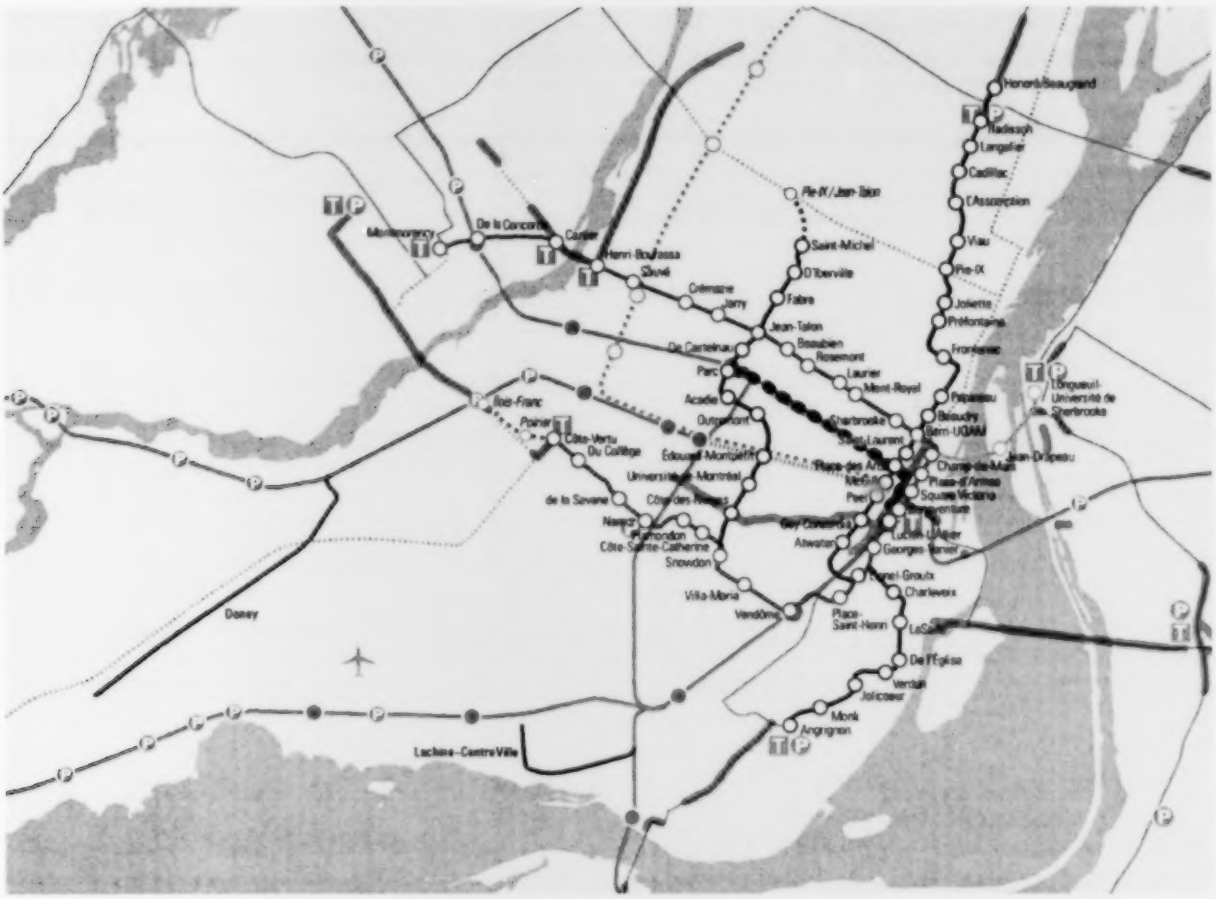
Conformément à sa vision stratégique de développement des équipements de transport collectif pour soutenir la vitalité économique et la qualité de vie dans la région métropolitaine de Montréal, l'AMT souhaite bonifier le réseau métropolitain de modes lourds, qui constituera l'ossature de tout le réseau de transport collectif de la région.

Les grands projets de développement des infrastructures requièrent cependant des investissements importants qui se chiffrent en milliards de dollars pour le maintien, la rénovation, la réfection, le remplacement ou l'accroissement d'infrastructures ou de matériel roulant actuellement utilisés dans les réseaux de transport collectif existants. Par conséquent, ils sortent du cadre de la planification triennale pour les années 2008 à 2010 et doivent s'insérer dans une planification à long terme.

De plus, le financement de tels projets d'infrastructures majeures doit faire l'objet d'ententes particulières entre les différents paliers gouvernementaux.

L'AMT est disposée à poursuivre les différentes études nécessaires (concept, tracé, analyse, coût/bénéfice, analyse économique, avant-projet et autres) dans le cas où des ententes particulières, concernant le financement de ces études et autres différents travaux préparatoires liés à une ou des prises de décisions gouvernementales, interviendraient avec les paliers de gouvernement supérieurs.

A



Métro et stations actuelles
Métro et stations projetés
SLR projeté
Tram-train projeté
Train de banlieue, gare et gare avec stationnement incitatif actuels
Train de banlieue et gare projetés
Axe de services métropolitains actuels
Axe de services métropolitains projetés
Voie réservée actuelle
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif

RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL

Le réseau de métro de Montréal constitue l'épine dorsale du système de transport collectif dans la région de Montréal. Or, la majorité des équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur vie utile et la plupart des infrastructures n'ont pas été remises à neuf depuis leur mise en service. De plus, le parc de voitures de métro a plus de 30 ans d'âge moyen. La rénovation du réseau existant et sa consolidation constituent donc des enjeux majeurs pour assurer des déplacements en transport collectif fiables tant aux personnes vivant à Montréal qu'à celles résidant à l'extérieur de l'île.

La rénovation des équipements et des infrastructures du réseau de métro de Montréal et le remplacement du matériel roulant nécessitent des investissements majeurs totalisant 4,3 milliards de dollars, ce qui requiert, d'ici 2020, des versements annuels récurrents de 86,5 M$, capital et intérêts pour la partie non subventionnée.

En vertu d'une entente de principe de cinq ans (2007-2011) conclue le 23 février 2007 entre le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le gouvernement du Québec et les municipalités de la CMM, les parties reconnaissent le rayonnement métropolitain du métro. Elles ont convenu de partager, pour la période concernée par l'entente, le déficit moyen annuel du réseau de métro évalué à 31,0 M$ (excluant la contribution de 8,0 M$ du gouvernement du Québec).

L'AMT participe actuellement au financement du projet de remplacement des équipements fixes du métro (Réno-Systèmes – Phase I). Sa contribution à ce projet est de 38,9 M$, soit 12,5 % du coût total du projet. Pour le financement du métro, l'AMT versera en 2008 48,6 M$ par le biais de subventions (aides métropolitaines, aide à l'intégration tarifaire et aides aux tarifs réduit et intermédiaire).

TABLEAU 4

Financement des projets de maintien du patrimoine du métro*

PROJETS	PÉRIODE D'AMORTISSEMENT	INVESTISSEMENT TOTAL	INVESTISSEMENT NON SUBVENTIONNÉ	SERVICE DE LA DETTE PROJETÉ
Remplacement des voitures de métro MR-63 (25 % de 1 146,4 M$)	30 ans	1 146,4	286,6	20,8
Remplacement des voitures de métro MR-73 (25 % de 1 722,0 M$)	30 ans	1 722,0	430,5	31,3
Rénovations des stations (25 % de 311,8 M$)	10 ans	311,8	77,95	10,6
Réno-Systèmes (25 % de 1 090,2 M$)	20 ans	1 090,2	272,55	23,8
Autres investissements	10 ans	27,1	6,775	1,0
TOTAL		**4 297,5**	**1 067,6**	**86,5**

* Selon les données fournies par la Société de transport de Montréal (STM)

Note : le service de la dette n'inclut pas les contributions possibles du gouvernement du Québec dans certains projets via la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)

PROJETS AUTORISÉS

A.1 Métro Réno-Systèmes – Phase I *(non illustré)*

A.2 Ligne 2 – Amélioration de l'accessibilité piétonnière au terminus Cartier

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

A.3 Ligne 5 – Étude du prolongement vers Pie-IX

A.4 Ligne 2 ouest – Étude du prolongement vers Bois-Franc

PROJETS AUTORISÉS

A.1 Métro Réno-Systèmes – Phase I *(non illustré)*

A.2 Ligne 2 – Amélioration de l'accessibilité piétonnière au terminus Cartier

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

A.3 Ligne 5 – Étude du prolongement vers Pie-IX

A.4 Ligne 2 ouest – Étude du prolongement vers Bois-Franc

PROJETS AUTORISÉS

A.1 Métro Réno-Systèmes – Phase I

Réf. 3400-7001

Le projet vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement reliés à l'exploitation et qui sont situés principalement sur le réseau initial. Les catégories d'équipements visées sont les équipements des installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, pompes, etc.), de la voie, de l'énergie d'exploitation et de contrôle des voitures ainsi que les systèmes du centre de contrôle et des télécommunications.

Près de la moitié du réseau est en service depuis 40 ans, alors que l'autre partie du réseau, constituée par les prolongements, l'est depuis des périodes variant entre 14 et 26 ans. Comme le matériel roulant et le patrimoine immobilier du métro, certains équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur durée de vie utile.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux équipements fixes ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme. Les remplacements seront effectués en minimisant la perturbation des opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

Ce projet, de 311,0 M$ sur cinq ans, sous la responsabilité de la STM, est financé par le gouvernement du Québec (41,7 % ou 130,2 M$), le gouvernement fédéral (33,3 % ou 103,1 M$), ainsi que l'AMT et la STM (à 12,5 %, ou 38,9 M$ chacune).

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
38,386	0,500		-	-	**38,886**	38,886	-	-

A.2 Ligne 2 – Amélioration de l'accessibilité piétonnière au terminus Cartier

(VILLE DE LAVAL)

Réf. n/d

Le projet consiste en la construction d'un édicule secondaire à la station Cartier. Cet édicule sera localisé dans l'actuel parc municipal Des Libellules, au-delà du carrefour très achalandé des boulevards Cartier et des Laurentides et de l'accès au Pont Viau. Il sera situé à environ 120 mètres de l'édicule principal. Près de la moitié de l'édicule sera conçue de pièces préfabriquées afin de permettre une construction rapide dans ce carrefour stratégique. La réalisation de cet édicule avait été reportée lors de la planification générale du projet.

L'aménagement comprendra un édicule d'accès et un tunnel de raccordement au palier intermédiaire de la station principale, une aire de débarquement rapide d'environ 15 places, des cheminements piétons et des supports à vélos. Aucun quai d'autobus n'y sera logé. La conception de l'édicule satisfera les besoins actuels d'opération et de sécurité de la STM et de l'AMT qui demeurera propriétaire des espaces extérieurs.
La dépense principale sera effectuée en 2008 par un chantier de 11,4 M$ et 1 M$ en 2009 permettra de compléter le projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	11,400	1,000	-	-	**12,400**	3,100	9,300	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

A.3 Ligne 5 – Étude du prolongement vers Pie-IX

(VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

La ligne 5 du métro de Montréal, dans son axe est, se termine présentement au boulevard Saint-Michel (station Saint-Michel) dans l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. Afin d'améliorer l'intégration des services et de faciliter le transfert des usagers de l'autobus au métro, l'AMT désire examiner la possibilité de prolonger la ligne 5 vers le boulevard Pie-IX, qui constitue l'axe de transport collectif le plus achalandé à l'est de la ligne 2 du métro.

L'étude mettra à jour les analyses techniques déjà réalisées en 2000. Une nouvelle estimation de l'achalandage sera réalisée à partir des données de l'enquête Origine-Destination 2003 et les estimations des coûts seront revues en fonction des coûts réels de construction de la ligne 2 est (prolongement du métro vers Laval).

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,000	-	-	-	**1,000**	-	1,000	-

A.4 Ligne 2 ouest – Étude du prolongement vers Bois-Franc

(VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

Le prolongement de la ligne 2 ouest vise à mieux desservir par le métro les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, ainsi que le nord-ouest de l'île de Montréal, le parc industriel et technologique de Saint-Laurent et l'ouest de Laval. Le projet consiste à prolonger le métro vers la gare Bois-Franc, située sur la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes.

Cette étude vise à remettre à jour les analyses déjà effectuées dans ce projet, en tenant compte de l'évolution récente de l'offre et de la demande de transport dans le secteur et la mise en service du prolongement de la ligne 2 est à Laval.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,000	-	-	-	**1,000**	-	1,000	-

AUTRES MODES FERRÉS

L'AMT entend poursuivre ses efforts pour le développement d'un réseau de modes guidés complémentaires aux réseaux de métro et de trains de banlieue. Le tramway, le SLR et le Tram-train, en plus de constituer des moyens de transport attrayants, peuvent devenir des leviers de restructuration du tissu urbain et, par le fait-même, des outils de développement économique.

Dans le cadre de sa mission, l'AMT doit favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et augmenter l'efficacité des corridors routiers (art. 21 de la Loi sur l'AMT).

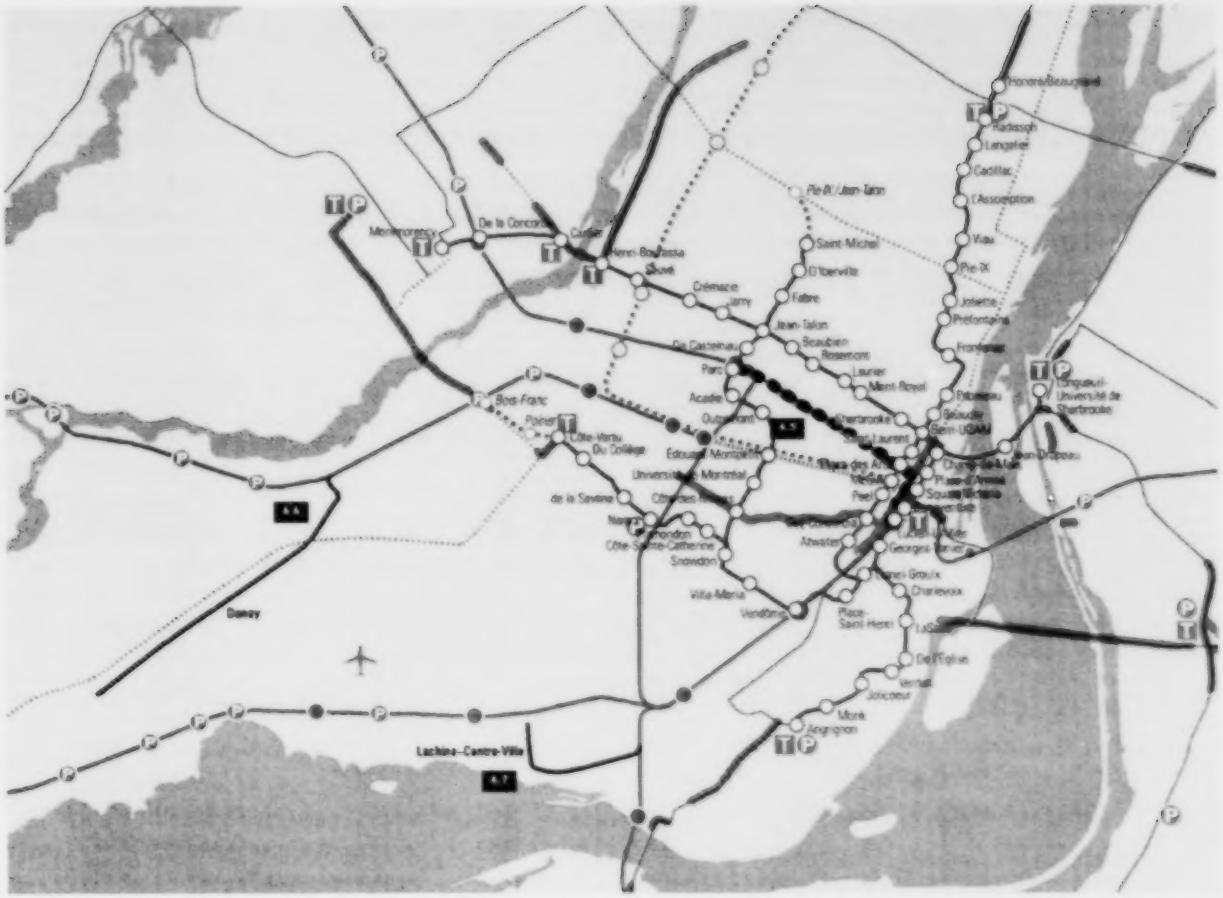
Conformément à la loi qui régit sa constitution et son exploitation, elle planifie, réalise et exécute, aux conditions fixées par le gouvernement du Québec, toute infrastructure de transport collectif terrestre guidé (art. 47 de la Loi sur l'AMT). Dans ce cadre, elle peut promouvoir l'utilisation de services de transport en commun par des modes ferrés autres que le métro et le train de banlieue.

PROJETS AUTORISÉS

A.5 SLR Parc – Parachèvement des études de faisabilité

A.6 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal – Tram-train dans l'axe de l'antenne Doney

A.7 Tram-train – Lachine/Centre-ville – Études



PROJETS AUTORISÉS

A.5 SLR Parc – Parachèvement des études de faisabilité

A.6 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal – Tram-train dans l'axe de l'antenne Doney

A.7 Tram-train – Lachine/Centre-ville – Études

PROJETS AUTORISÉS

A.5 SLR Parc – Parachèvement des études de faisabilité

Réf. 1500-4504

Les études de préfaisabilité complétées en 1999 tendaient à démontrer l'intérêt d'insérer un système léger sur rail (SLR) sur l'avenue du Parc à condition de considérer ce projet dans un cadre d'une revitalisation urbaine et commerciale de cet axe. En décembre 2004, l'AMT achevait une seconde phase d'études d'opportunité et de faisabilité. Ces études ont permis de déterminer un tracé, un scénario d'insertion sur l'axe du Parc, un achalandage potentiel, des coûts de construction et d'exploitation, et des orientations de revitalisation de cet axe.

À la suite de ces résultats et s'appuyant sur l'intérêt de la Ville de Montréal pour la mise en place des lignes de SLR sur son territoire, l'AMT entend revoir et compléter la faisabilité de certains éléments étudiés. Ces éléments sont les suivants :

- le choix de site du centre de transport
- la prise en charge de la clientèle du train de banlieue à la gare Parc, et les besoins en quai pour les autobus au site du terminus nord du SLR
- l'aménagement-type des stations et le nombre des stations pour diminuer le temps de parcours tout en réduisant les coûts d'immobilisations
- un prolongement éventuel vers le Marché central
- le mode d'insertion sur le boulevard René-Lévesque

Une analyse de valeur du projet sera également réalisée, dans l'objectif d'optimiser l'ensemble des composantes du projet et son coût de réalisation.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,350	-	-	-	**0,350**	0,350	-	-

A.6 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal – Tram-train dans l'axe de l'antenne Doney

Réf. n/d

Dans la foulée du plan de transport de l'ouest de l'île de Montréal, l'AMT étudiera la faisabilité d'implanter un Tram-train sur l'axe de l'antenne Doney. Le concept du Tram-train repose sur la possibilité d'utiliser un matériel roulant de type tramway sur une emprise ferroviaire déjà en place. En plus d'examiner la possibilité d'implanter un tel mode, l'étude évaluera la demande en transport entre un nouveau terminus qui permettra de soulager l'actuel terminus Fairview et une destination dans l'arrondissement Saint-Laurent à proximité de la station de métro Côte-Vertu, en desservant le parc industriel et technologique.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

A.7 Tram-train – Lachine/Centre-ville – Études

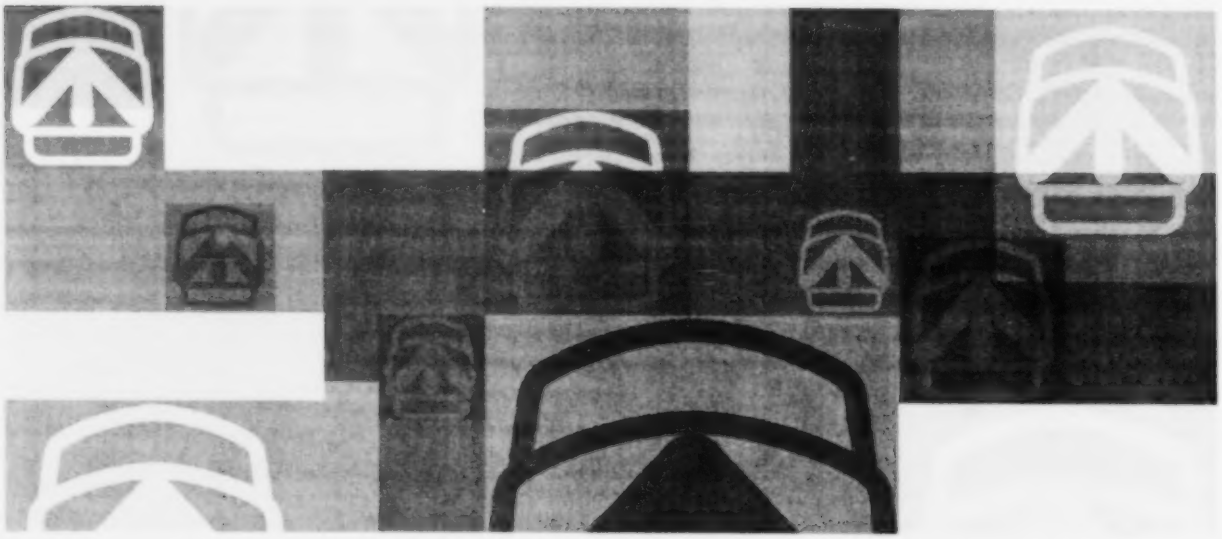
(ARR. LACHINE)

Réf. n/d

Dans le cadre des travaux de l'échangeur Turcot échelonnés sur dix ans, et dans un souci de développer le transport en commun à Lachine, l'AMT entend approfondir les études déjà entreprises par l'arrondissement Lachine visant l'implantation d'un projet de Tram-train. Il est prévu au projet d'utiliser des emprises ferroviaires existantes ainsi que des techniques et du matériel roulant déjà éprouvés. Une analyse de valeur du projet sera réalisée, dans l'optique d'optimiser l'ensemble des composantes du projet et son coût de réalisation.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE



Le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal est formé de cinq lignes qui convergent vers le centre-ville, à savoir : • Montréal/Deux-Montagnes • Montréal/Dorion-Rigaud • Montréal/Blainville–Saint-Jérôme • Montréal/Mont-Saint-Hilaire • Montréal/Delson-Candiac. Une 6e ligne est en cours de réalisation : le Train de l'Est, qui desservira l'est de Montréal et la couronne nord-est.

Consolider le réseau pour améliorer les services

Durant ses onze années d'existence, l'AMT a mis en place trois nouvelles lignes de trains de banlieue et procédé au prolongement de certaines lignes tout en doublant l'achalandage du réseau, le faisant passer de près de 7 millions à plus de 15 millions de déplacements. Le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal constitue dorénavant le 6e en importance pour son achalandage en Amérique du Nord, après les régions de New York, Chicago, Philadelphie, Boston et Toronto.

En 2006, le gouvernement du Québec a donné son autorisation pour construire la 6e ligne métropolitaine qui desservira l'est de Montréal, Repentigny, Terrebonne et Mascouche.

Pour consolider ses acquis et répondre aux attentes de la Politique québécoise du transport collectif, l'AMT doit veiller à maintenir et développer le réseau.

Ses défis : Accroître l'utilisation des transports collectifs en augmentant l'achalandage des trains de banlieue • Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services

Ses objectifs : Offrir la capacité nécessaire pour répondre à la demande sur les lignes existantes • Améliorer les services actuels pour attirer une nouvelle clientèle • Acquérir ou contrôler certaines infrastructures ferroviaires afin de bonifier le service offert à la clientèle • Assurer l'entretien efficace des actifs pour maintenir le haut niveau de performance des services afin de garder la clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle • Remplacer les actifs dont la durée de vie a été atteinte afin de maintenir le haut niveau de performance et de qualité des services • Développer de nouvelles lignes de trains de banlieue pour desservir de nouveaux secteurs de la région métropolitaine

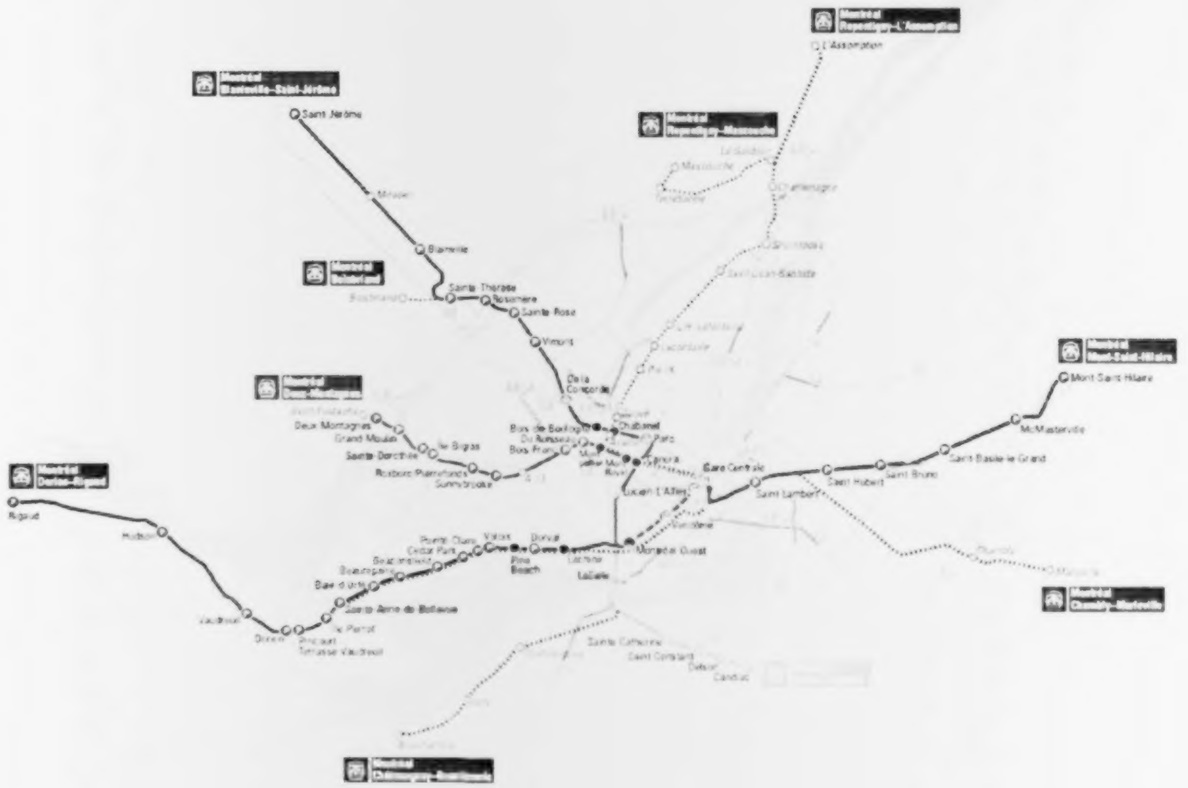
EN BREF

- 5 lignes de train en fonction
- 52 gares
- 39 stationnements incitatifs offrant 15 002 places autos et 1 163 places vélos
- 1 nouvelle ligne en cours de réalisation

ACHALANDAGE EN 2007

Pointe du matin[1]	30 250
Pointe du soir[1]	27 880
Jour moyen[1]	64 310
Mensuel[1]	1 321 600
Annuel[1]	15 151 300

[1] *Prévisions automne 2007*

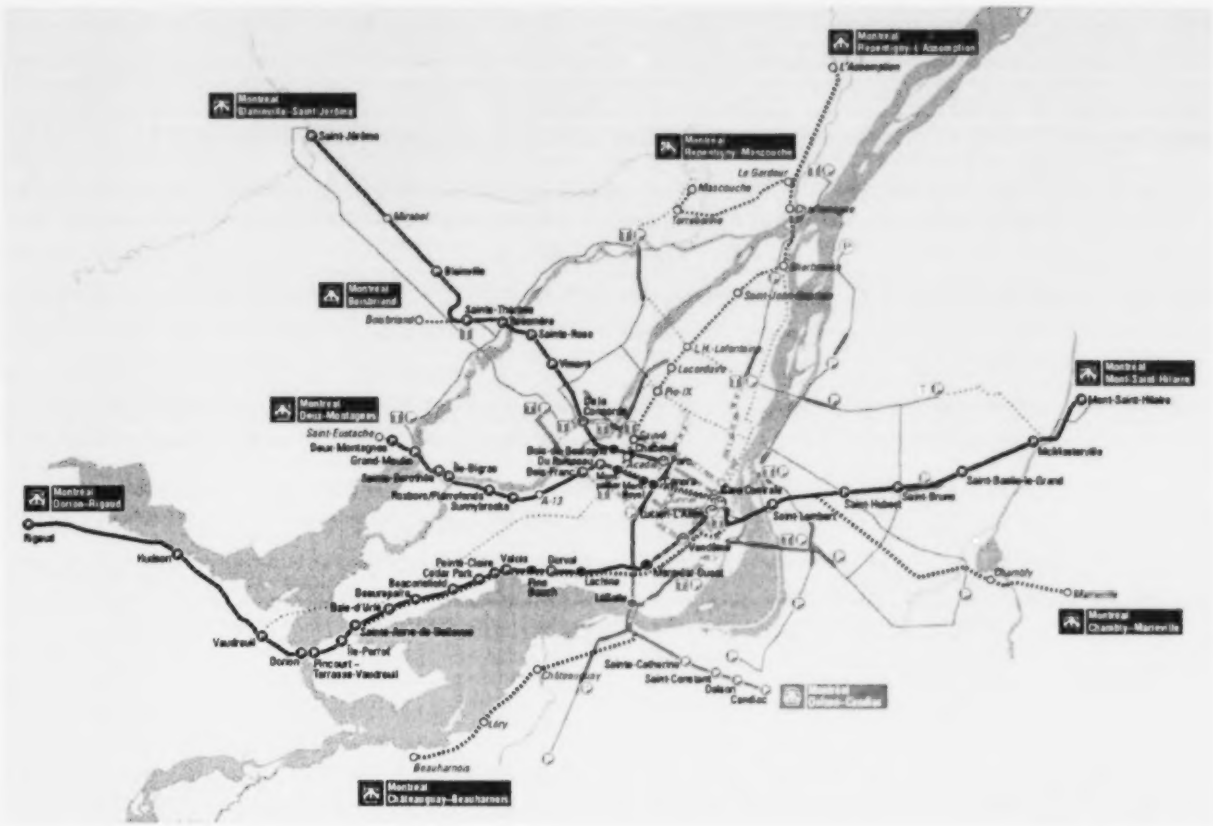


—●-○—●-○— gares avec stationnements incitatifs actuels	Trains de banlieue projetés	Métro	Axe de services métropol. actuels	Terminus et terminus projeté
Trains de banlieue, gares et gares avec stationnements incitatifs actuels	Trains de banlieue à l'étude	Métro projeté	Axe de services métropol. projetés	Stationnement et stationnement projeté
Gares avec accès au métro			Voie réservée actuelle	

LIGNE MONTRÉAL /	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1889 à ce jour	1882 à 1981	[illegible] à 1988	1887 à 1980	
	Électrification : 1992 à 1995	Rénovations : 1982 à 1989	Remise en service : 1997; Prolongement : 2006	Remise en service : 2000	Remise en service : 2001; Prolongement : 2006	
Opérateur en impartition	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet	29,9 km	62,4 km	[illegible]	[illegible]	[illegible]	217,4 km
Gares	12	19	[illegible]	[illegible]	[illegible]	52
Stationnements incitatifs	8	15	[illegible]	[illegible]	4	39
Places de stationnement 2007	5 406	[illegible]	3 [illegible]	2 [illegible]	[illegible]	15 [illegible]
Achalandage 2006	7 [illegible]	3 [illegible]	2 134 000	1 [illegible]	[illegible]	15 046 000
Prévision achalandage 2007	7 714 600	3 252 000	2 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	15 151 300
Objectif achalandage 2008	7 715 000	3 213 000	2 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	15 [illegible]

Trois gares communes avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et la ligne Montréal/Delson-Candiac [illegible]
Une gare commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes
Estimation de l'achalandage annuel 2007 [illegible]

B



LIGNE MONTRÉAL /	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1889 à ce jour	1882 à 1981	1859 à 1988	1887 à 1980	
	Électrification : 1992 à 1995	Rénovations : 1982 à 1989	Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	Remise en service : 2000	Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	
Opérateur en impartition	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet	29,9 km	62,4 km	62,8 km	34,9 km	25,6 km	217,4 km
Gares	12	19	10 (+ 3)[1]	6 (+ 1)[2]	5 (+ 3)[1]	52
Stationnements incitatifs	8	15	6	6	4	39
Places de stationnement 2007	5 496	3 136	3 171	2 368	831	15 002
Achalandage 2006	7 810 000	3 166 000	2 134 000	1 399 000	538 000	15 046 000
Prévision achalandage 2007	7 714 600	3 212 600	2 153 000	1 477 400	593 700	15 151 300
Objectif achalandage 2008	7 715 000	3 213 000	2 218 000	1 529 000	635 000	15 310 000

[1] *Trois gares communes avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et la ligne Montréal/Delson-Candiac (7,2 km)*
[2] *Une gare commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes*
[3] *Estimation de l'achalandage annuel 2007, données publiées dans la version du budget, soit une prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage*

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE

Moderniser la flotte pour améliorer les services

La relance des trains de banlieue entreprise en 1996 s'est effectuée avec du matériel roulant usagé. Onze ans plus tard, l'AMT doit renouveler certains de ces équipements vieillissants pour assurer de manière fiable les services existants, a fortiori pour les développer, dans une volonté de répondre aux attentes de la Politique québécoise du transport collectif, qui mise sur l'amélioration des services offerts aux citoyens.

Accroître la capacité d'accueil en heure de pointe

Actuellement, durant les périodes de pointe, le matériel roulant est entièrement déployé et la majorité des voitures en fonction sont utilisées à pleine capacité. Pour augmenter le service, il faut donc rajouter de nouvelles voitures, rajouter de nouvelles rames ou acquérir des voitures de plus grande capacité – les voitures à deux étages permettant d'accroître la capacité d'accueil tout en réduisant les coûts d'immobilisations et en limitant la hausse des coûts d'exploitation. Ces interventions nécessitent des investissements importants dans le matériel roulant et bien souvent, dans les infrastructures ferroviaires, en raison des conflits possibles avec les trains de marchandises. Le budget 2007 du gouvernement du Québec consacre un montant de 120,6 M$ au renouvellement et à la modernisation de la flotte de trains de banlieue de la région.

Réduire les coûts d'entretien

Afin d'améliorer la compatibilité des rames de trains et des lignes, et de réduire du même coup les frais d'entretien et d'inventaire de pièces de rechange, l'AMT doit procéder à l'acquisition de nouvelles voitures à deux étages et de nouvelles locomotives bi-modes. C'est pourquoi le PTI 2008-2009-2010 comprend des immobilisations qui totalisent 683,1 M$, consacrées à l'entretien et à la modernisation des infrastructures d'entretien et de la flotte de trains de banlieue.

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

Pour assurer quotidiennement le service de trains de banlieue, l'AMT compte sur 217 unités de matériel roulant de huit types différents, soit :

- 20 locomotives de modèles GC-418 (1959), F-40 (1974, louées) et F-59 (2000-2001)
- 4 voitures d'alimentation électrique VAE (1952)
- 9 voitures passagers à mezzanine fabriquées en 1970 (série 900)
- 80 voitures passagers à un étage fabriquées entre 1968 et 1976, et acquises de GO Transit en 1994 (série 1000-1200)
- 24 voitures passagers à un étage fabriquées en 1987 (série 700)
- 58 voitures passagers automotrices à alimentation électrique par caténaire de type MR-90 (25kv) (1994-1995)
- 22 voitures passagers neuves à deux étages acquises en 2005 (série 2000)

Ces modèles de voitures ou de locomotives ne sont pas compatibles entre eux.

PROJET AUTORISÉ

B.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.2 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant *(non illustré)*

B.2a Sites de garage *(non illustré)*

B.2b Centres d'entretien *(non illustré)*

B.3 Révision des voitures passagers de série 700 *(non illustré)*

B.4 Acquisition de 12 locomotives neuves *(non illustré)*

B.5 Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux *(non illustré)*

B.6 Acquisition de 22 voitures passagers et de trois locomotives neuves – Ligne Montréal/Deux-Montagnes *(non illustré)*

B.7 Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200 *(non illustré)*

PROJET AUTORISÉ

B.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.2 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant *(non illustré)*

B.2a Sites de garage *(non illustré)*

B.2b Centres d'entretien *(non illustré)*

B.3 Révision des voitures passagers de série 700 *(non illustré)*

B.4 Acquisition de 12 locomotives neuves *(non illustré)*

B.5 Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux *(non illustré)*

B.6 Acquisition de 22 voitures passagers et de trois locomotives neuves – Ligne Montréal/Deux-Montagnes *(non illustré)*

B.7 Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200 *(non illustré)*

PROJET AUTORISÉ

B.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Réf. 1100-5503

Les 58 voitures automotrices MR-90 utilisées sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes transportent plus de 31 000 passagers par jour et plus de 7,8 millions de passagers par année, soit plus de la moitié des usagers du réseau de trains de banlieue. Elles ont été fabriquées en 1994-1995 et ont accumulé depuis environ 700 000 kilomètres. Depuis dix ans, ces voitures automotrices ont subi différentes réparations et modifications découlant de défaillances et d'usure prématurée de différents systèmes. Une analyse exhaustive de l'état des voitures est essentielle afin de planifier les travaux de réhabilitation nécessaires pour assurer le maintien de la performance du service à moyen et long terme.

À court terme, des travaux urgents de réhabilitation sont nécessaires pour assurer la fiabilité du service sur cette ligne. Tout retard dans leur exécution pourrait avoir un impact important sur la capacité du service alors que cinq rames de dix voitures sont en service quotidiennement et transportent jusqu'à 2 000 passagers par rame. Compte tenu de la présence du tunnel Mont-Royal, aucun autre matériel roulant (de type diesel) ne peut être utilisé en guise de remplacement à court terme sur cette ligne. Le report des travaux sur certains composants pourrait également générer une dégradation accélérée d'autres composants.

Les travaux nécessaires sont notamment :

- la réhabilitation des 64 onduleurs des systèmes d'alimentation auxiliaire
- la réhabilitation des 29 pantographes
- la réhabilitation des 29 compresseurs à air et des 58 compresseurs des systèmes de CVAC
- la réhabilitation des 190 modules redresseurs de puissance électrique GTO
- le remplacement des 120 rotors des moteurs de propulsion

INVESTISSEMENTS *(en millions de $)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
1,720	0,855	1,045	0,300	-	**3,920**	3,920	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.2 Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant

Pour assurer le fonctionnement du garage de jour et l'entretien des 217 unités de matériel roulant de huit types différents (locomotives, voitures, automotrices, voitures d'alimentation électrique) utilisés sur les cinq lignes de trains de banlieue, le Canadien Pacifique (CP) ou le Canadien National (CN) agissent en impartition pour l'AMT et utilisent actuellement des installations leur appartenant à quatre endroits différents (triages Sortin, Saint-Luc, Taschereau et la Gare Centrale). Ces installations ne sont pas nécessairement conçues pour effectuer l'entretien de matériel roulant de passagers et sont dans certains cas vétustes. Le CP et le CN ont également des problèmes de disponibilité de personnel et d'expertise affectés à l'entretien de matériel roulant de l'AMT, ce qui retarde des travaux de réparation et immobilise du matériel.

À court ou moyen terme, il est prévu d'accroître la capacité des lignes actuelles et d'implanter de nouvelles lignes, ce qui augmenterait la flotte de matériel roulant jusqu'à environ 300 unités. Ne pouvant répondre à un tel accroissement, les aménagements actuels de garage et d'entretien du CP et du CN limitent grandement les possibilités d'expansion du réseau.

Un réaménagement des sites de garage et des centres d'entretien doit être envisagé pour assurer le maintien à long terme des services de trains de banlieue et leur développement. La consolidation du garage et de l'entretien du matériel roulant a pour objet d'améliorer la performance et la fiabilité du service, d'accroître l'efficacité de cet entretien et d'en rationaliser les coûts, tout en permettant que les contrats d'entretien du matériel roulant de l'AMT puissent être soumis à une procédure d'appel d'offres internationale.

B.2a Sites de garage

Réf. 1200-9003

Réseau CP

Le projet du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sera aménagé sur les terrains du triage Glen, où étaient garés et entretenus, pendant le jour, les trains de banlieue des lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Delson-Candiac. La mise en œuvre du projet du CUSM sur ce site a nécessité l'aménagement, par le CP, d'un site temporaire de garage et d'entretien au triage Sortin, à l'ouest de la gare Montréal-Ouest. L'aménagement actuel de ce site ne permet pas le garage de jour de rames additionnelles ni l'entretien lourd (trimestriel et plus), qui est effectué au triage Saint-Luc du CP, parmi les activités régulières d'entretien des trains de marchandises.

Plusieurs études ont été réalisées pour évaluer l'impact du déplacement du site de garage. Afin d'assurer le maintien à long terme des services de trains de banlieue, un site permanent de garage et d'entretien, essentiel à l'exploitation du matériel roulant conventionnel (locomotives diesel et voitures remorquées) des lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Delson-Candiac, doit être aménagé par l'AMT sur ses propres terrains.

Ce site doit être localisé près du centre-ville de Montréal, afin d'être accessible quotidiennement par les voies ferrées du CP pour assurer le garage de jour, l'entretien périodique léger et lourd (trimestriel et plus) et les réparations majeures au matériel roulant exploité sur le réseau du CP. Il doit également être accessible périodiquement par les voies ferrées du CN pour permettre l'entretien lourd (trimestriel et plus) et les réparations majeures au matériel roulant de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire et du futur Train de l'Est (matériel conventionnel semblable à celui des lignes CP).

Réseau CN

Actuellement, sept des huit rames de trains des lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Mont-Saint-Hilaire sont garées à la Gare Centrale (sous la gare et au sud de celle-ci) pendant les périodes hors pointe. La mise en place du Train de l'Est ajoutera quatre rames à garer pendant le jour. À moyen terme, les projets planifiés d'accroissement de la capacité des lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Mont-Saint-Hilaire ajouteront également des besoins en termes de garage et d'entretien. Compte tenu que la Gare Centrale ne peut accueillir cette expansion du réseau de trains de banlieue, il est donc nécessaire de prévoir un nouveau site permanent offrant une capacité suffisante pour garer le matériel roulant actuel et futur pendant le jour, et pour en permettre son entretien sur un site accessible quotidiennement et rapidement par les voies ferrées du CN.

Sites de garage

L'AMT étudie présentement différents sites offrant une capacité suffisante pour garer le matériel roulant actuel et futur pendant le jour et pour en permettre son entretien (réseaux CP et CN consolidés ou séparés). Le projet consiste à acquérir les propriétés, préparer les sites et construire les infrastructures ferroviaires nécessaires. Les coûts sont évalués à 44,0 M$. L'échéancier prévoit l'acquisition des terrains et le début des travaux en 2008, avec un parachèvement des travaux en 2010.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
1,200	24,000	16,000	2,800	-	**44,000**	11,000	33,000	-

Précision : ± 30 %

B.2b Centres d'entretien

Réf. 1100-6001

Réseau CP

L'entretien périodique léger et lourd (trimestriel et plus) et certaines réparations majeures au matériel roulant des lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Delson-Candiac) sont présentement effectués au triage Sortin (dans des installations temporaires aménagées par le CP suite au déplacement du garage Glen) et au triage Saint-Luc (dans les ateliers d'entretien de trains de marchandises du CP). Le manque d'installation et de disponibilité de ressources qualifiées amène le CP à retarder ou refuser certains travaux de réparation majeure au matériel de l'AMT, qui doit les confier à l'extérieur. Cette situation entraîne des problèmes de fiabilité du service. Le contrat d'entretien du matériel roulant par le CP, qui expirait le 30 juin 2007, a été prolongé jusqu'au 30 juin 2010, avec possibilité d'interruption avant échéance selon certaines dispositions.

Réseau CN

L'entretien périodique léger et lourd (trimestriel et plus) et les réparations majeures au matériel roulant de la ligne Montréal/Deux-Montagnes sont effectués par le CN à la Gare Centrale. L'entretien périodique léger du matériel roulant de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire est également effectué à la Gare Centrale tandis que l'entretien lourd des locomotives est effectué aux ateliers Taschereau du CN dans l'arrondissement Saint-Laurent. Le CN ne disposant pas des installations et ressources pour effectuer toutes les réparations majeures, l'AMT doit en confier une partie à l'extérieur. Par ailleurs, le CN a déjà signifié son désintérêt à entretenir le matériel du Train de l'Est. Les contrats d'entretien du matériel roulant expirent le 30 juin 2010, avec possibilité d'interruption avant échéance selon certaines dispositions.

Le PTI 2008-2009-2010 prévoit un accroissement de la capacité avec l'ajout de nouvelles rames sur les lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Mont-Saint-Hilaire, nécessitant l'aménagement de voies de garage additionnelles sur un site accessible quotidiennement et rapidement (centre-sud de Montréal) par les voies ferrées du CN. L'entretien du matériel roulant du Train de l'Est reste à finaliser en fonction de la disponibilité des installations et ressources du CN.

L'étude de différents sites de garage, en cours de réalisation, prévoit également les besoins en termes d'entretien périodique léger et lourd et de réparations majeures pour le matériel roulant actuel et futur. Les activités d'entretien léger doivent être réalisées à proximité des sites de garage de jour de chacun des réseaux (CN et CP), alors que l'entretien plus lourd et les réparations majeures peuvent être centralisés sur un site accessible par les deux réseaux, puisqu'ils ne nécessitent pas de déplacement de trains quotidiens et que leur durée implique que le matériel roulant soit retiré du service régulier. Selon les choix retenus en terme de site de garage, un ou deux ateliers d'entretien léger seraient nécessaires (bâtiment pouvant accueillir des rames complètes de dix voitures) ainsi qu'un atelier d'entretien lourd et de réparations majeures (bâtiment avec plusieurs voies de travail parallèles pouvant accueillir des unités de matériel roulant séparées).

Les coûts de réalisation de ces installations d'entretien sont évalués de façon préliminaire à 83,5 M$. L'échéancier prévoit le début des travaux en 2009 et leur parachèvement en 2011. Ces travaux seraient financés en totalité ou en partie à même les économies de loyer des centres actuels d'entretien et de coûts d'entretien du matériel roulant résultant d'un appel d'offres international.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
1,400	3,800	29,125	33,922	15,283	**83,530**	-	-	83,530

Précision : ± 30 %

B.3 Révision des voitures passagers de série 700

Réf. 1200-5504

Le parc de matériel roulant utilisé sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud est constitué, entre autres, de 24 voitures de la série 700 fabriquées en 1987. Ces voitures passagers n'ont subi aucune modification ou remise à niveau depuis leur mise en service il y a 20 ans. Pour préserver l'intégrité de ces voitures, assurer le confort et la sécurité de la clientèle ainsi que la fiabilité des voitures et en prolonger la vie utile de 15 à 20 ans, les systèmes et composants vitaux suivants doivent être révisés :

- réparations à la structure, au châssis et à la caisse
- mécanisme de commande des portes latérales
- mécanisme d'opération assistée des portes d'intercirculation
- ensembles tampons-passerelles
- réparations majeures aux divers panneaux corrodés de l'habillage intérieur du vestibule
- système CVAC
- réparation des bases et attaches corrodées des sièges
- travaux de peinture à l'intérieur et à l'extérieur

Les coûts de ce programme de révision des voitures de série 700 sont évalués à 7,0 M$ et sont financés à 75 % par le MTQ.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,225	0,815	1,192	1,192	3,576	**7,000**	1,750	5,250	-

Précision : ± 15 %

B.4 Acquisition de 12 locomotives neuves

Réf. n/d

Sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, l'AMT loue présentement des locomotives usagées F-40 fabriquées en 1974 (trois en service et une à l'entretien). Compte tenu du succès de ce service, de l'âge (plus de 30 ans) et de l'usure (plus d'un million de milles) des locomotives louées, de nouvelles locomotives devront être acquises pour assurer la fiabilité et le développement du service.

Dans le cadre de l'expérience pilote de la ligne Montréal/Delson-Candiac, les locomotives GC-418 (fabriquées en 1959 et remises à niveau en 1989) ont été utilisées afin de minimiser les coûts d'immobilisations pendant la période d'évaluation du service. Compte tenu du succès de ce service et de l'âge de ces locomotives, de nouvelles locomotives devront être acquises par l'AMT pour assurer la performance et la fiabilité du service à long terme.

Sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, l'AMT loue également une locomotive usagée F-40 (de plus de 30 ans) comme réserve d'entretien aux quatre locomotives utilisées pour les quatre rames de cette ligne. D'autre part, il est envisagé, à moyen terme, d'amener les trains de cette ligne à la Gare Centrale, avec une liaison souterraine à l'est du triage Outremont (CP) et au sud de la gare Canora (ligne Montréal/Deux-Montagnes), ce qui permettrait de réduire le temps de parcours d'au moins 15 minutes. Ce projet nécessite toutefois l'acquisition de locomotives bimodes, comme dans le cas du Train de l'Est. Il est également envisagé de prolonger le service de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire dans le tunnel de la ligne Montréal/Deux-Montagnes pour atteindre notamment les gares projetées McGill et Édouard-Montpetit, ce qui nécessiterait également l'acquisition de locomotives bimodes. De plus, en raison de la forte croissance de l'achalandage réelle et anticipée, il y a lieu de prévoir, à court et moyen terme, l'acquisition de locomotives additionnelles.

Commande consolidée de locomotives bimodes

Compte tenu du nombre limité de fournisseurs de locomotives et des faibles quantités requises par rapport à la production de locomotives de marchandise, il est essentiel d'effectuer une seule commande consolidée pour l'ensemble des projets à court et moyen terme. Un appel d'offres pour 17 locomotives neuves (5 pour le Train de l'Est, 9 à remplacer et 3 pour l'accroissement) permettrait d'assurer l'intérêt des fournisseurs et des prix compétitifs, ainsi que d'assurer les projets de développement à moyen terme.

Selon les résultats d'une étude avantages/coûts réalisée pour le remplacement des locomotives désuètes sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, l'acquisition de locomotives neuves représente un investissement plus approprié à long terme que celle de locomotives usagées reconstruites. Compte tenu que le coût des cinq locomotives de la ligne du Train de l'Est est déjà prévu au projet de développement de cette ligne, le coût total pour l'acquisition de 12 locomotives, pour une livraison prévue en 2009-2010, est évalué à 89,2 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	3,300	1,125	84,775		**89,200**	22,300	66,900	-

Précision : ± 30 %

B.5 Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux

Réf. 1900-5501

Depuis le développement des trois nouvelles lignes de trains de banlieue (Montréal/Blainville en 1997, Montréal/Mont-Saint-Hilaire en 2000 et Montréal/Delson-Candiac en 2001), la clientèle sur ces lignes s'est accrue considérablement. De 2002 à 2007, le nombre de passagers sur ces trois lignes a augmenté de 62,0 %, et ce, avec le même niveau de service. Ainsi, toutes les lignes présentent des augmentations d'achalandage qui atteignent la capacité de certains trains en période de pointe.

Les 80 voitures usagées, fabriquées entre 1968 et 1976 et acquises de GO Transit par le MTQ en 1994, sont maintenant utilisées à 100 % sur le réseau des trains de banlieue, ce qui ne laisse aucune réserve pour accroître à court terme la capacité des trains. Également, les trains ne peuvent être allongés à plus de dix voitures (quatre voitures pour la ligne Montréal/Delson-Candiac) en raison des contraintes d'exploitation, de matériel roulant, d'infrastructures ferroviaires et de gares. Afin de répondre à l'accroissement réel et anticipé de l'achalandage, sans allonger les rames de trains ou en ajouter de nouvelles, il est nécessaire d'ajouter des voitures à deux niveaux aux 22 déjà acquises (de type 2000) pour la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et mises en service en partie sur cette ligne au printemps 2005. Compte tenu de la situation critique de l'achalandage sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, huit de ces voitures neuves de type 2000 y ont été temporairement affectées.

D'autre part, compte tenu de la croissance d'achalandage, l'AMT ne dispose plus, depuis 2004, d'aucune rame de train en réserve et ce, nonobstant le fait que la flotte est relativement âgée et nécessite par conséquent un entretien et des réparations plus fréquents.

Accroissement de la capacité

Une fois qu'elles seront toutes affectées à la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, les 22 voitures neuves (de type 2000) acquises en 2005 permettront de répondre à la demande anticipée et d'offrir une marge de capacité de plus de 10 % sur cette ligne. Sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, qui a enregistré une augmentation d'environ 50 % de son achalandage en pointe du matin depuis 2002, il est nécessaire d'utiliser deux rames de dix voitures à deux niveaux pour assurer le service sur les deux trains les plus chargés (1 600 et 1 700 passagers en septembre 2005) et également pour répondre à la demande anticipée en offrant une marge de capacité de plus de 15 %. Sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, qui a enregistré une augmentation d'environ 59 % de son achalandage en pointe du matin depuis 2002, pour accroître la capacité sans ajouter de rame additionnelle, il faudrait remplacer cette rame de dix voitures de série 1200 (à un niveau) par dix voitures neuves à deux niveaux (plus une en entretien), ce qui offrirait 30 % de plus de capacité sur la ligne.

Acquisition de 28 voitures neuves à deux niveaux

La flotte dont dispose l'AMT est composée de 22 voitures à deux niveaux de série 2000 et de neuf voitures à deux niveaux de série 900. Pour répondre à l'accroissement de capacité, il est nécessaire d'acquérir 28 voitures neuves à deux niveaux et de réassigner les 31 voitures à deux niveaux déjà en service de la façon suivante :

- Ligne Montréal/Dorion-Rigaud : utilisation de 19 voitures à deux niveaux acquises en 2005 pour former deux rames de huit voitures (plus une en réserve pour entretien)
- Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme : achat de 17 voitures neuves à deux niveaux pour former deux rames de dix voitures (avec les trois voitures provenant de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud)
- Ligne Montréal/Delson-Candiac : transfert des neuf voitures de série 900 (réhabilitées en 2005-2006) utilisées sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme pour former deux rames de quatre voitures à deux niveaux (plus une en réserve pour entretien), en remplacement des deux rames de quatre voitures à un niveau de série 1000, en réserve lors de pannes de matériel roulant, ou pour un accroissement rapide de capacité
- Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire : acquisition de 11 voitures neuves à deux niveaux pour former une rame de dix voitures (plus une en réserve pour entretien), en remplacement de la rame de dix voitures à un niveau de série 1200, en réserve lors de pannes de matériel roulant, ou pour un accroissement rapide de capacité

D'autre part, le projet d'amener à moyen terme les trains de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme à la Gare Centrale avec une liaison souterraine à l'est du triage Outremont (CP) et au sud de la gare Canora (ligne Montréal/Deux-Montagnes) nécessite l'acquisition de voitures à deux niveaux à gabarit réduit et à portes pour quais hauts et bas, comme pour le Train de l'Est. Ce genre de voitures est également requis pour le projet de prolongement de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire dans le tunnel Mont-Royal pour atteindre notamment les gares projetées McGill et Édouard-Montpetit.

Ainsi, 22 voitures du même type que le Train de l'Est seraient acquises pour former deux rames de dix voitures (plus une en réserve d'entretien) et six voitures à deux niveaux du même type que celles acquises en 2005 permettraient d'optimiser la flotte des lignes Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Blainville–Saint-Jérôme.

En octroyant un contrat de fabrication en 2007 pour les 30 voitures du Train de l'Est, ces voitures fabriquées en production continue seraient livrées en 2009-2010, ce qui repousse néanmoins l'augmentation de la capacité et freine temporairement l'accroissement de l'achalandage.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,020	1,880	48,600	45,500		**96,000**	24,000	72,000	-

Précision : ± 30 %

B.6 Acquisition de 22 voitures passagers et de trois locomotives neuves – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Réf. 1100-5502

Présentement, le service de la ligne Montréal/Deux-Montagnes est assuré par 58 voitures automotrices qui forment cinq rames de dix voitures, alors que les huit voitures restantes sont à l'entretien (± 14 % de la flotte). Ces cinq rames effectuent dix voyages en direction de Montréal en période de pointe du matin, ce qui représente la capacité du service actuel (plus de 2 000 passagers sur quatre trains). Dans le cadre du projet d'accroissement de la capacité, il serait nécessaire d'injecter deux rames additionnelles permettant d'ajouter du service et de la capacité d'accueil. Ces deux rames additionnelles seraient composées de dix voitures à deux étages chacune, auxquelles s'ajouteraient deux voitures pour l'entretien (± 10 % de 22 voitures). Ces voitures à deux étages, offrant une plus grande capacité d'accueil que les voitures à un étage (140 sièges contre 90 par voiture), respecteront le gabarit restreint du tunnel Mont-Royal et disposeront de portes à quais hauts pour la Gare Centrale. Ces rames de dix voitures seront tirées par des locomotives électriques alimentées par caténaire à 25 kv (deux en service plus une à l'entretien).

Le coût préliminaire estimé pour ces 22 voitures à deux étages et trois locomotives électriques est estimé à 112,7 **M$**, basé sur une production continue suivant les 30 voitures du Train de l'Est et les 28 autres pour l'accroissement de capacité. En octroyant un contrat de fabrication en 2007 pour les 30 voitures du Train de l'Est, ces voitures additionnelles seraient également livrées en 2009-2010, parallèlement aux travaux d'amélioration aux infrastructures et aux gares.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,250	52,300	58,100		**112,650**	28,163	84,487	-

Précision : ± 30 %

B.7 Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200

Réf. n/d

En 1994, le MTQ s'est porté acquéreur de 80 voitures usagées à un niveau (séries 1000 et 1200) provenant de Go Transit à Toronto. Ces voitures ont été remises progressivement en état de marche (de 1997 à 2001) pour mettre en place trois nouvelles lignes de trains de banlieue (Montréal/Blainville, Montréal/Mont-Saint-Hilaire, Montréal/Delson-Candiac). Ces voitures, fabriquées entre 1968 et 1976, arriveront à la fin de leur vie utile à partir de 2008.

Afin d'assurer la pérennité du réseau de trains de banlieue, le remplacement de cette flotte par des voitures neuves à deux niveaux devra être planifié à moyen terme. Pour une capacité équivalente, 54 voitures neuves à deux niveaux devront être acquises. Cette acquisition est estimée à 165,0 M$.

Également, la forte évolution de l'achalandage que connaît le réseau de trains de banlieue, de même que la prévisibilité quasi certaine indiquant que cette croissance d'achalandage ne s'estompera pas à moyen et à long terme, laissent présager un manque de capacité après 2010. Pour répondre à la demande future à moyen terme et à long terme, 26 autres nouvelles voitures à deux niveaux devront être acquises. Cette acquisition est estimée à 81,8 M$.

Avec un contrat de fabrication octroyé en 2007 pour les 30 voitures du Train de l'Est, et par la suite des contrats pour les 28 et 22 autres voitures, ces voitures additionnelles fabriquées en production continue seraient livrées en 2010-2012.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	-	10,000	236,814	**246,814**	61,703	185,111	-

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES

En service sans interruption depuis 1918, la ligne Montréal/Deux-Montagnes a fait l'objet d'une reconstruction complète et d'une électrification par le MTQ de 1992 à 1995 au coût de 300 M$. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

La ligne Montréal/Deux-Montagnes représente 51,9 % de l'achalandage total du réseau. Pour répondre à la demande potentielle évaluée à plus de 40 000 passagers par jour, les interventions suivantes sont requises (mise en service visée : septembre 2010) :

- acquérir 22 nouvelles voitures passagers neuves à deux niveaux (voir projet B.6)
- acquérir trois locomotives neuves (voir projet B.6)
- doubler la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc
- étager la jonction ferroviaire de l'Est dans l'arrondissement Saint-Laurent
- ajouter une gare au niveau de l'autoroute 13 et une autre au nord de l'autoroute 640 à Saint-Eustache

EN BREF

- 12 gares dont 1 commune avec la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire
- 8 stationnements incitatifs offrant 5 496 places autos et 365 places vélos
- 29,9 km de voie
- 26 départs en direction de Montréal
- 26 départs en direction de Deux-Montagnes

ACHALANDAGE EN 2007

Pointe du matin[1]	13 650
Pointe du soir[1]	12 640
Jour moyen	31 210
Mensuel[1]	662 700
Annuel[1]	7 714 600

[1] *Prévisions automne 2007*

PROJET AUTORISÉ

B.8 Programme de changement des automates sur la caténaire *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.9 Accroissement de la capacité d'accueil

B.9a Étagement de la jonction de l'Est

B.9b Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

B.9c Gare autoroute 13

B.9d Gare Saint-Eustache

B.10 Gare Île-Bigras – Réhabilitation

B.11 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement

B.12 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement

B.13 Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement

B.14 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

PROJET AUTORISÉ

B.8 Programme de changement des automates sur la caténaire *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.9 Accroissement de la capacité d'accueil

B.9a Étagement de la jonction de l'Est

B.9b Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

B.9c Gare autoroute 13

B.9d Gare Saint-Eustache

B.10 Gare Île-Bigras – Réhabilitation

B.11 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement

B.12 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement

B.13 Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement

B.14 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

PROJET AUTORISÉ

B.8 Programme de changement des automates sur la caténaire

Réf. 1100-4502

En ce qui concerne l'entretien des équipements du système de supervision et de contrôle des lignes électriques de la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, le fournisseur des modules considérés comme pièces critiques, des automates programmables et d'autres pièces, a abandonné la production de ces composantes, ce qui représente un risque important pour la fiabilité du service.

Les quelques pièces en réserve ne sont pas suffisantes pour répondre aux besoins globaux du réseau. De plus, advenant le cas où un poste tombe en panne, où les pièces en service soient irréparables et où les pièces de rechange ne soient pas disponibles, la recherche de nouvelles pièces occasionnera une interruption dans le fonctionnement du poste, ce qui aura des impacts sur le service.

Afin de pallier ce problème, l'AMT a identifié une nouvelle technologie permettant de remplacer tous les automates programmables. Le programme de remplacement, présentement en cours, devrait être complété d'ici la fin 2008.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,600	0,375	-	-	-	**0,975**	0,975	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.9 Accroissement de la capacité d'accueil

Avec plus de 7,7 millions de passagers par année, la ligne Montréal/Deux-Montagnes a atteint la limite de sa capacité. Pour répondre à la demande évaluée à plus de 40 000 passagers par jour, il est nécessaire d'effectuer ces travaux d'amélioration : étagement de la jonction de l'Est, doublement de la voie entre Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc, ajout de gares et acquisition de 22 voitures passagers neuves.

Le coût total de ce projet est estimé à 177,6 M$, incluant l'acquisition des voitures et locomotives.

B.9a Étagement de la jonction de l'Est

(ARR. SAINT-LAURENT – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

Dans le cadre de l'accroissement de la capacité d'accueil de la ligne, l'étagement de la jonction ferroviaire de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains passagers tout en évitant les conflits de croisement avec les trains de marchandise du CN à cette jonction. Ce projet consiste à aménager une structure pour étager le croisement de voies, des voies temporaires électrifiées de déviation pour maintenir le service et de nouvelles voies électrifiées sur la structure. Cet étagement contribuera également à l'efficacité du service du Train de l'Est et devrait permettre au CN d'améliorer la fluidité de ses trains qui n'auront plus à croiser les trains de banlieue.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,000	15,800	2,050	-	**19,850**	4,962	14,888	-

Précision : ± 30 %

B.9b Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

(ARR. PIERREFONDS-ROXBORO ET SAINT-LAURENT – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-5001

Le doublement de la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc est essentiel pour augmenter le nombre de trains de banlieue sur cette ligne en évitant les conflits de rencontre des trains sur la voie simple à cet endroit. Ce projet consiste à doubler les voies en aménageant une voie ferrée additionnelle sur 7,5 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification).

Ce projet est essentiel pour augmenter la fréquence des trains et ainsi accroître la capacité et l'achalandage. Il permettra de faire remonter des trains à contre-charge aux heures de pointe et d'offrir un meilleur service aux usagers sur l'île de Montréal.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,000	14,000	16,710	-	**32,710**	8,177	24,533	-

Précision : ± 30 %

B.9c Gare autoroute 13

(ARR. PIERREFONDS-ROXBORO, SAINT-LAURENT, AHUNTSIC-CARTIERVILLE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-4503

La Ville de Laval planifie de développer le secteur comprenant le quadrant sud-est du carrefour de l'autoroute 13 avec le boulevard Samson. Dans ce contexte, il est intéressant d'étudier l'ajout d'une nouvelle gare rattachée à la ligne Montréal/Deux-Montagnes, sur l'île de Montréal, à proximité de l'autoroute 13.

Suite aux conclusions d'une étude de faisabilité, l'AMT souhaite étudier l'accessibilité au site en fonction des normes en vigueur et analyser tous les scénarios d'accessibilité jugés intéressants, avec ou sans collectrices le long de l'autoroute 13. Les concepts développés devront tenir compte des aspects de géométrie, de circulation et de sécurité. Les impacts sur le réseau local, de même que ceux sur les réseaux artériel et supérieur, seront énoncés.

Cette gare, avec un stationnement incitatif de 2 000 places, pourrait être localisée entre les boulevards Gouin et Henri-Bourassa. Dans la première phase de ces études, un terrain potentiel sera identifié, la capacité d'accueil du stationnement sera évaluée en respectant les normes d'aménagement usuelles pour de tels stationnements en milieu urbain, et les conditions d'accessibilité seront vérifiées. De plus, les impacts sur la circulation aux abords du stationnement seront évalués.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,030	1,000	6,760	1,910	-	**9,700**	2,425	7,275	-

Précision : ± 30 %

B.9d Gare Saint-Eustache

(VILLE DE SAINT-EUSTACHE)

Réf. n/d

Dans le cadre des projets d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, en plus de la gare autoroute 13, l'AMT compte aménager une gare au nord de l'autoroute 640, à Saint-Eustache. L'ouverture d'une gare et l'aménagement d'un parc de stationnement incitatif adjacent permettraient d'attirer une nouvelle clientèle automobile du territoire de la couronne nord vers le transport collectif et de libérer des places de stationnement à la gare Deux-Montagnes, lequel stationnement est utilisé à capacité depuis plusieurs années. Ce projet consiste à aménager deux quais (dalles de béton, éclairage, abris, mobilier) et un stationnement (terrain, fondation, pavage, éclairage, accès), et de prolonger la deuxième voie ferrée de la gare Deux-Montagnes jusqu'au nord de cette gare sur 0,7 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification).

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,000	2,450	2,935	-	**6,385**	1,596	4,789	-

Précision ± 30 %

B.10 Gare Île-Bigras – Réhabilitation

(VILLE DE LAVAL)

Réf. 1100-4504

Les quais de la gare Île-Bigras n'ont pas fait l'objet d'une réfection complète lors de la modernisation de la ligne en 1995. Les quais et les garde-corps étant dans un état de dégradation avancé, il faut procéder à leur réfection complète ainsi qu'au remplacement d'un escalier. Plus de 600 passagers utilisent quotidiennement ces quais, ce qui représente un achalandage annuel de l'ordre de 157 500 personnes. Les installations projetées comprennent :

- la démolition et la reconstruction du quai permanent (compte tenu de l'affaissement du quai existant et des talus, les conditions de sol devront être déterminées afin de prévoir une conception appropriée)
- la démolition de l'escalier existant et le remplacement par un escalier neuf
- le remplacement de l'éclairage et du garde-corps métallique en arrière-quai
- l'aménagement d'une surlargeur pour l'installation future d'un abri
- le marquage sur le quai et l'installation de la signalisation de la gare
- la remise en état des talus et de l'aménagement paysager sur le site

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	1,150	-	-	-	**1,200**	0,300	0,900	-

Précision : ± 30 %

B.11 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement

(ARR. PIERREFONDS-ROXBORO – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-1015

Le stationnement de la gare Sunnybrooke étant actuellement utilisé à pleine capacité, ce projet permettra d'ajouter environ 100 places aux 410 places existantes. L'AMT a examiné la possibilité d'agrandir le stationnement sur les terrains de la municipalité, juste au sud de la voie ferrée, pour éviter le stationnement dans les rues avoisinantes. Suite à l'acceptation du projet par la Ville de Dollard-des-Ormeaux et le MTQ, l'AMT amorcera les plans et devis avant de procéder à la construction.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,020	0,680	-	-	-	**0,700**	0,175	0,525	-

Précision : ± 30 %

B.12 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement

(VILLE DE LAVAL)

Réf. 1100-1014

Le stationnement Sainte-Dorothée, qui compte 946 places de stationnement, est rempli à capacité. La clientèle stationne dans la rue. Devant l'urgence de la situation, l'AMT a aménagé temporairement 50 places en 2005. Il est prévu d'agrandir ce nouveau stationnement afin d'aménager 130 nouvelles places. Les coûts du projet sont estimés à 0,9 M$, incluant l'achat du terrain.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,850	-	-	-	**0,900**	0,225	0,675	-

Précision : ± 30 %

B.13 Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement

(ARR. PIERREFONDS-ROXBORO – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-4505

Le stationnement de la gare Roxboro-Pierrefonds est rempli à pleine capacité. Afin d'offrir davantage de places, l'AMT examine, en collaboration avec l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro, la possibilité d'utiliser un terrain adjacent sur lequel seraient aménagées environ 100 places de stationnement.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,020	0,560	-	-	-	**0,580**	0,145	0,435	-

Précision : ± 30 %

B.14 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

(ARR. SAINT-LAURENT – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-1016

Le stationnement de la gare Bois-Franc est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage de places, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 50 places en bordure du stationnement actuel.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,300	-	-	-	**0,350**	0,087	0,263	-

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD

En service sans interruption depuis 1889, la ligne Montréal/Dorion-Rigaud a fait l'objet d'importantes rénovations par le MTQ de 1982 à 1989. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec 3,2 millions de déplacements enregistrés en 2006, l'achalandage annuel sur cette ligne a enregistré une légère hausse de 2,9 % par rapport à 2005. Pour continuer d'assurer un bon service, la consolidation de la ligne doit se poursuivre, que ce soit par l'allongement des quais, la réfection des infrastructures ferroviaires et l'agrandissement des stationnements incitatifs. Par ailleurs, l'accroissement de la capacité nécessite l'ajout de quatre voitures à deux niveaux pour allonger les trains. Cette intervention vise une augmentation de la capacité d'accueil de 11,1 % sur cette ligne, sans ajout d'infrastructures ferroviaires et sans augmentation substantielle des coûts d'exploitation.

Plusieurs projets sont actuellement à l'étude sur cette ligne pour fins d'autorisation :

- acquérir quatre voitures passagers 2000 dans le cadre du projet d'acquisition des 28 voitures (voir projet B.5)
- effectuer la réfection des infrastructures ferroviaires sur le tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud
- ajouter des infrastructures pour un service accru

EN BREF

- 19 gares dont 3 communes avec les lignes Blainville–Saint-Jérôme et Delson-Candiac
- 15 stationnements incitatifs offrant 3 136 places autos et 429 places vélos
- 64,2 km de voie
- 12 départs en direction de Montréal
- 13 départs en direction de Montréal à partir de Vaudreuil[1]

[1] *dont un qui dessert aussi Hudson et Rigaud*

ACHALANDAGE EN 2007

Pointe du matin[2]	6 830
Pointe du soir[2]	6 450
Jour moyen	14 000
Mensuel[2]	285 000
Annuel[2]	3 212 600

[2] *Prévisions automne 2007*

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.15 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

B.16 Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement

B.17 Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement

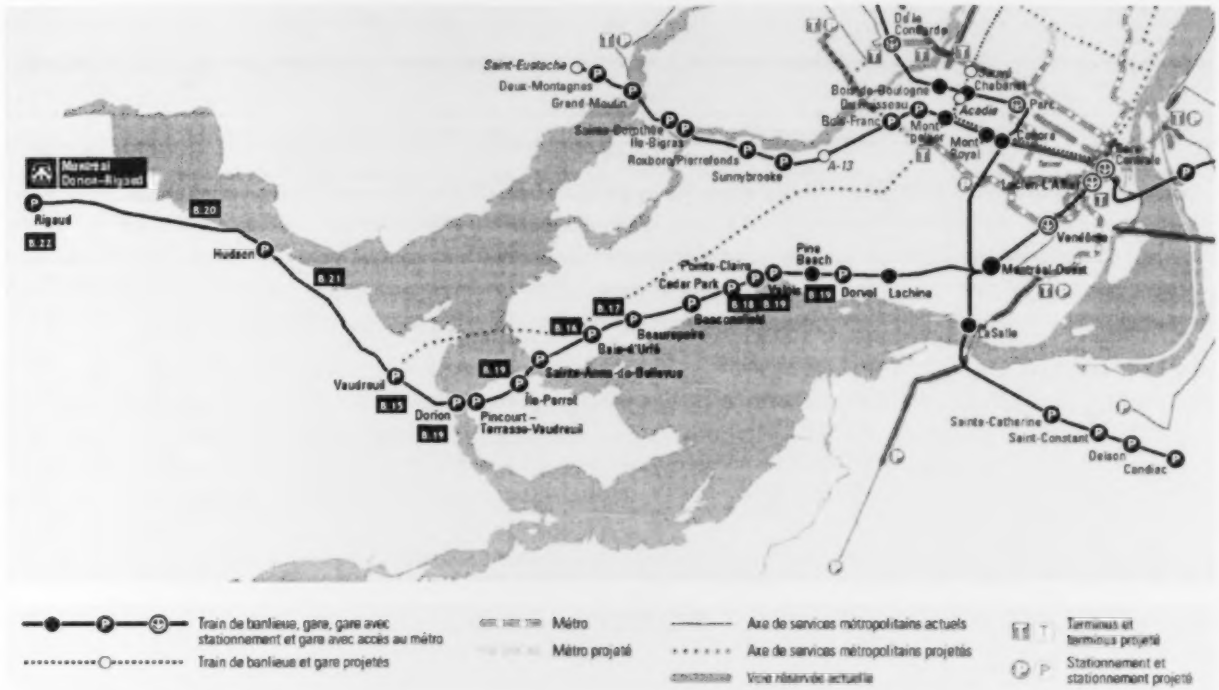
B.18 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement

B.19 Allongement des quais – Phase III

B.20 Tronçon Vaudreuil/ Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires

B.21 Infrastructures pour un service accru à Hudson

B.22 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures



PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.15 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

B.16 Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement

B.17 Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement

B.18 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement

B.19 Allongement des quais – Phase III

B.20 Tronçon Vaudreuil/ Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires

B.21 Infrastructures pour un service accru à Hudson

B.22 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.15 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

(VILLE DE VAUDREUIL-DORION)

Réf. n/d

La gare Vaudreuil est une gare régionale mise en service en 2003, avec un stationnement temporaire de 225 places au nord du quai d'embarquement.

Depuis 2005, le stationnement ne suffit plus à répondre à la demande, obligeant ainsi certains usagers à stationner dans les rues avoisinantes. Suite au prolongement de la rue Félix-Leclerc, au sud de la voie ferrée, un stationnement temporaire de 100 places a été ajouté en 2005 afin de pallier cette situation.

L'AMT compte ajouter 215 places du côté sud et rendre l'ensemble de l'aménagement permanent.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,100	1,500	-	-	**1,600**	0,400	1,200	-

Précision : ± 30 %

B.16 Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement

(VILLE DE BAIE-D'URFÉ)

Réf. 1200-1001

Le stationnement actuel de la gare Baie-d'Urfé, situé au sud de l'autoroute 20, dessert principalement la clientèle en provenance des municipalités de Baie-D'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue. Afin de mieux desservir la clientèle en provenance des nouveaux quartiers résidentiels de Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville, Kirkland et Pierrefonds (situés au nord de l'autoroute 40), l'AMT désire aménager un stationnement de 150 places à la gare.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	0,900	-	-	-	**1,000**	0,250	0,750	-

Précision : ± 30 %

B.17 Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement

(VILLE DE BEACONSFIELD)

Réf. 1200-1002

Le stationnement de la gare Beaurepaire est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage de places, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 30 places en bordure du stationnement actuel.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,150	-	-	-	**0,200**	0,050	0,150	-

Précision : ± 30 %

B.18 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement

(VILLE DE POINTE-CLAIRE)

Réf. 1200-1003

Le stationnement de la gare Cedar Park est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage de places, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 30 places en bordure du stationnement actuel.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,150	-	-	-	**0,200**	0,050	0,150	-

Précision : ± 30 %

B.19 Allongement des quais – Phase III

Réf. 1200-4511

Les rames actuellement utilisées sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud comportent sept, huit ou dix voitures, pour une longueur de trains de 595, 680 ou 850 pieds. Or, les quais de plusieurs des gares de cette ligne sont plus courts. Comme il n'y a qu'une seule personne à bord pour ouvrir les portes en face du quai lors de l'arrivée en gare, les usagers descendant à ces gares ne peuvent voyager dans n'importe quelle voiture. Sinon, ils doivent descendre à des endroits non conformes aux normes de sécurité, ou même sortir à la gare suivante.

Les travaux prévus constituent la phase III du projet initié en 2003, où les quais des gares Sainte-Anne-de-Bellevue (2003), Dorval (2004) et Pointe-Claire (2005) ont été prolongés. Cette troisième phase consiste à allonger les quais des gares de Dorion, Île-Perrot, Cedar Park et Pine Beach.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,265	1,110	-	0,890	-	**2,265**	0,566	1,699	-

Précision : ± 30 %

B.20 Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires

(VILLES DE VAUDREUIL-DORION, HUDSON ET RIGAUD)

Réf. 1200-5001

Les infrastructures ferroviaires dans le tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud sont en état de dégradation avancée, ce qui met en péril le service sur ce tronçon.

Pour assurer le maintien à moyen terme du service dans ce tronçon, il est nécessaire de rénover l'infrastructure ferroviaire. En raison de l'état dégradé de la voie ferrée, la vitesse des trains a été réduite de 60 à 10 mph en mai 2004, allongeant le temps de parcours entre les gares Rigaud et Vaudreuil de 23 à 38 minutes. Suite à des travaux minimum urgents, ce temps de parcours a été réduit à 30 minutes en décembre 2004, avec une vitesse maximale de 30 mph. Ces allongements du temps de parcours ont eu un effet négatif important sur la clientèle, qui a diminué, alors que ce secteur connaît un développement résidentiel important.

Pour éviter une nouvelle baisse de la vitesse des trains, voire même la ramener à 60 mph, et maintenir ce niveau de service à moyen terme, des travaux de réfection majeure de l'infrastructure ferroviaire doivent être rapidement réalisés. Ces travaux consistent principalement au remplacement de traverses, de ballast et de ponceaux.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,200	-	-	-	**2,200**	0,550	1,650	-

Précision : ± 30 %

B.21 Infrastructures pour un service accru à Hudson

(VILLES DE VAUDREUIL-DORION, HUDSON)

Réf. n/d

Le service de trains de banlieue entre Rigaud et Vaudreuil offre présentement un départ quotidien vers Montréal le matin et un retour le soir, avec un arrêt à la gare Hudson. Une rame est garée à Rigaud pendant la nuit.

L'AMT étudie la possibilité d'augmenter le service à Hudson en ajoutant deux départs le matin et deux retours le soir, avec des rames de train qui partent présentement du site de garage de Vaudreuil. En ajoutant ces départs de Hudson, huit mouvements de trains s'ajoutent sur le tronçon entre Hudson et Vaudreuil, ce qui nécessite des améliorations aux infrastructures ferroviaires, notamment à la signalisation ferroviaire automatique (Centre de contrôle centralisé – CCC) et à la protection des passages à niveau.

Ces améliorations aux infrastructures ferroviaires sont estimées de façon préliminaire à 2,3 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	1,000	1,225	-	-	**2,325**	0,581	1,744	-

Précision : ± 30 %

B.22 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures

(VILLE DE RIGAUD)

Réf. n/d

L'AMT prévoit, en fonction de la négociation et de la conclusion d'une entente satisfaisante avec le CP, le MTQ et la Ville de Rigaud, la relocalisation et la modernisation de la gare Rigaud. Cette dernière n'est pas facilement accessible à partir de l'autoroute 40, où est situé un bassin de clientèle plus important compte tenu du développement résidentiel important que connaît la région. De plus, le quai et l'emprise ferroviaire à la gare sont en état de dégradation avancée. Ce projet consiste à déplacer la gare près de l'autoroute 40 (quai, stationnement de 40 places en gravier, etc.). Ces travaux seront effectués aux frais de la municipalité, qui n'est pas membre du territoire de l'AMT.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,750	-	-	-	0,750	-	-	0,750

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME

En service de 1882 à 1981, la ligne Montréal/Blainville Saint-Jérôme a été remise en service par l'AMT en 1997 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. La demande étant confirmée par l'achalandage, la ligne est devenue permanente en 2000. De plus, un prolongement de la ligne a été réalisé en 2006 et mis en service en 2007.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 1997, cette ligne a connu une croissance très rapide. Malgré une légère baisse de 0,2 % en 2005, elle a connu la plus forte hausse du réseau en 2006 avec 2,1 millions de déplacements et une hausse d'achalandage de près de 7,9 % par rapport à 2005. La croissance de l'achalandage devrait se poursuivre en 2007. La capacité d'accueil de la ligne a été améliorée par plusieurs mesures telles que :

- l'augmentation du nombre de places dans les stationnements incitatifs de 188 places
- les travaux d'aménagement de la gare Chabanel
- l'aménagement de la gare Vimont
- les travaux de réfection de la ligne

Le prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Jérôme, autorisé en avril 2005 par le ministre des Transports, a été mis en service en janvier 2007. De plus, les neuf voitures 900 à deux étages rénovées ont été remises en service en janvier 2007, ajoutant une capacité de 25 % sur un train fort achalandé en période de pointe.

La forte augmentation de l'achalandage constaté et l'important potentiel de croissance exigent plusieurs nouvelles interventions, dont un projet déjà autorisé.

EN BREF

- 13 gares dont 3 communes avec les lignes Deux-Montagnes et Delson-Candiac
- 6 stationnements incitatifs offrant 3 171 places autos et 171 places vélos
- 62,8 km de voie
- 10 départs en direction de Montréal
- 10 départs en direction de Blainville
- Prolongement vers Saint-Jérôme (début 2007)

ACHALANDAGE EN 2007

Pointe du matin[1]	5 100
Pointe du soir[1]	4 400
Jour moyen	10 020
Mensuel[1]	201 800
Annuel[1]	2 153 000

[1] *Prévisions automne 2007*

PROJET AUTORISÉ

B.23 Prolongement de la Ligne Blainville vers Saint-Jérôme – Parachèvement

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.24 Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal

B.25 Signalisation ferroviaire – Accroissement de la capacité *(non illustré)*

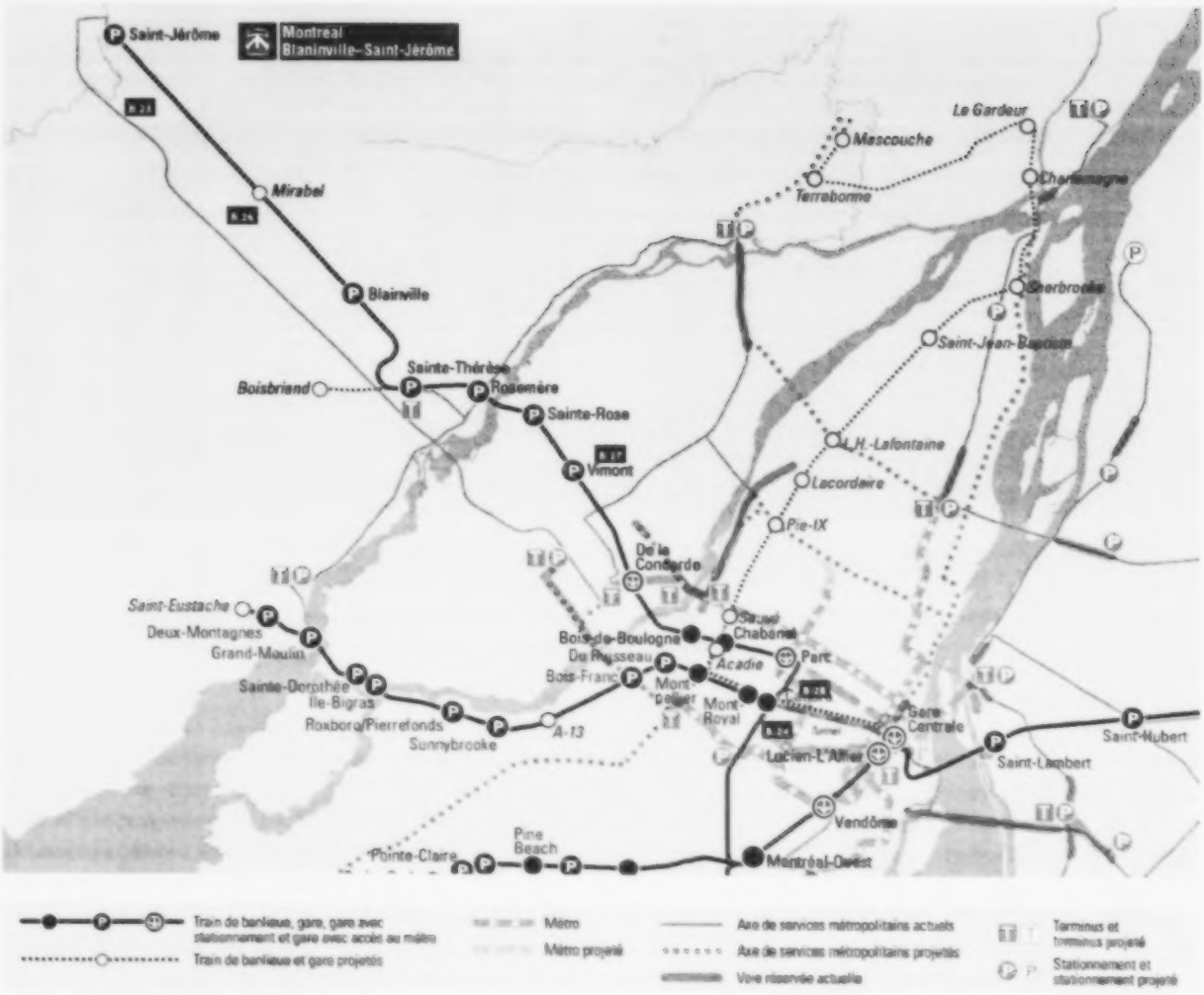
B.25a Amélioration de la signalisation ferroviaire *(non illustré)*

B.25b Amélioration des infrastructures ferroviaires *(non illustré)*

B.26 Gare Mirabel

B.27 Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité

B.28 Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare



PROJET AUTORISÉ

B.23 Prolongement de la Ligne Blainville vers Saint-Jérôme – Parachèvement

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.24 Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal

B.25 Signalisation ferroviaire – Accroissement de la capacité *(non illustré)*

B.25a Amélioration de la signalisation ferroviaire *(non illustré)*

B.25b Amélioration des infrastructures ferroviaires *(non illustré)*

B.26 Gare Mirabel

B.27 Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité

B.28 Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare

PROJET AUTORISÉ

B.23 Prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme – Parachèvement

(VILLE DE SAINT-JÉRÔME)

Réf. 1600-6001

Le prolongement vers Saint-Jérôme de la ligne Montréal/Blainville a été mis en service en janvier 2007. Ce projet a nécessité des investissements de 21,7 M$. Les travaux, complétés en 2006, comprenaient :

- la réhabilitation des infrastructures ferroviaires sur 15,5 km entre la gare actuelle Blainville et la nouvelle gare Saint-Jérôme
- en tête de ligne à Saint-Jérôme, la construction d'un stationnement incitatif de 378 places, de deux quais ferroviaires et d'une voie additionnelle desservant le deuxième quai
- la construction d'un site de garage permanent comprenant entre autres des voies de garage, l'alimentation électrique de 480 volts requise pour l'arrêt des moteurs des locomotives, un poste de ravitaillement des locomotives en carburant et un bâtiment pour les équipes de trains

Les travaux suivants restent à compléter :

- l'acquisition du terrain de stationnement de la gare
- le prolongement du mur anti-bruits

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
21,700	1,204	-	-	-	**22,904**	5,726	17,178	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.24 Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal

(ARR. CÔTE-DES-NEIGES–NOTRE-DAME-DE-GRÂCE ET VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

Le service de trains de banlieue entre Blainville et Montréal prend présentement 68 minutes pour parcourir le trajet jusqu'à la gare terminale Lucien-L'Allier, au centre-ville, en faisant le tour du mont Royal sur le réseau de voies du CP. Ces voies croisent les voies de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, qui accèdent à la Gare Centrale en passant dans le tunnel Mont-Royal. En reliant ces deux réseaux de voies, au sud de la gare Parc, sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, et au sud de la gare Canora, sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, le temps de parcours pour accéder au centre-ville pourrait être réduit d'environ 15 minutes.

Une étude doit être réalisée pour évaluer la faisabilité et les coûts d'un tunnel reliant ces voies ferrées. Cette étude comprendra également une analyse de capacité du tunnel et identifiera les modifications à apporter aux infrastructures et aux systèmes de signalisation afin de maximiser la circulation ferroviaire.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,250	1,000	1,000	25,000	25,000	**52,250**	13,063	39,187	-

B.25 Signalisation ferroviaire – Accroissement de la capacité

L'achalandage du service actuel de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme a atteint la capacité du service actuel, soit environ 9 000 passagers par jour. De plus, le prolongement du service à Saint-Jérôme et l'ajout de nouvelles gares à Chabanel et Concorde ont créé une demande additionnelle sur le service de trains de banlieue. En conséquence, la capacité devra être augmentée afin de permettre une fréquence accrue des trains en période de pointe, ce qui sera fait par l'ajout de trains (prévus au PTI dans l'acquisition de 28 voitures et 12 locomotives). L'augmentation de la fréquence des trains en période de pointe requiert des modifications à la signalisation ferroviaire (signalisation automatique à commande centralisée) et aux infrastructures (voies d'évitement) entre les gares Parc et Saint-Jérôme.

D'autre part, la fiabilité du service de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme est en deçà de l'objectif fixé pour l'ensemble du réseau de trains de banlieue. Pour l'année 2006, sur 213 retards de trains, 49,3 % sont dus à des problèmes d'infrastructures ferroviaires et d'opération (circulation des trains). La mise en place de ces infrastructures améliorées permettra la détection à distance de défaillances dans l'infrastructure (bris de rail, aiguillage défectueux) et l'opération des trains (panne de trains), et facilitera la synchronisation des rencontres de trains sur les voies d'évitement en mode normal (selon l'horaire) et dégradé (retards, pannes).

B.25a Amélioration de la signalisation ferroviaire

Réf. n/d

Ces travaux consistent à mettre en place un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) entre les gares Parc et Sainte-Thérèse, qui permettra de commander à distance les aiguillages motorisés. Ces travaux, planifiés dans le cadre du projet d'accroissement de la capacité de la ligne, sont évalués de façon préliminaire à 5,35 M$ et incluent les travaux suivants :

- installation de signaux latéraux d'approche et intermédiaires
- installation de moteurs d'aiguillage
- modifications au système de signaux de passage à niveau
- câblage de signalisation
- modifications au centre de commande

Ces travaux devront tenir compte de l'étude globale de révision de la signalisation ferroviaire qui sera faite en 2008.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,150	2,600	2,600	-	-	**5,350**	1,338	4,012	-

Précision : ± 30 %

B.25b Amélioration des infrastructures ferroviaires

Ref. n/d

Compte tenu de l'ajout de nouvelles gares à Saint-Jérôme, Vimont, Chabanel et Concorde en 2007, et de celles planifiées à Mirabel et Édouard-Montpetit, l'ajout de trains en période de pointe nécessite des infrastructures additionnelles pour assurer la synchronisation des mouvements et la fiabilité du service. Ces infrastructures sont la mise en place du CCC entre Sainte-Thérèse et le site de garage à Saint-Jérôme (le CCC entre le garage et la gare Saint-Jérôme a été réalisé dans le projet de prolongement) et le doublement de la voie ferrée (avec CCC) entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose (7 km) et une nouvelle voie d'évitement à Blainville et à Sainte-Thérèse. L'ensemble de ces travaux nécessaires à l'accroissement substantiel de la capacité du service est estimé de façon préliminaire à 15,5 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	5,300	10,000	-	-	**15,500**	3,875	11,625	-

Précision : ± 30 %

B.26 Gare Mirabel

(VILLE DE MIRABEL)

Réf. 1100-6001

Dans le cadre du prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme, une gare additionnelle est prévue à Mirabel. Cette nouvelle gare permettrait d'augmenter l'achalandage du transport collectif ainsi que la capacité d'accueil et de stationnement de la ligne de trains de banlieue tout en réduisant la pression sur les stationnements existants situés plus au sud. L'aménagement de cette gare permettrait aussi de maximiser l'utilisation d'infrastructures existantes et de diminuer la congestion routière sur l'autoroute 15.

Présentement, plus de 200 usagers de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme résident entre Blainville et Saint-Jérôme (Mirabel et Sainte-Anne-des-Plaines) et pourraient accéder plus facilement au train de banlieue par une nouvelle gare à Mirabel. Selon l'étude de marché réalisée, cette nouvelle gare pourrait attirer une clientèle potentielle de près de 400 usagers quotidiennement. Des démarches sont présentement en cours afin de trouver un site pour l'aménagement de cette gare, qui inclura un stationnement de 200 places, une boucle d'autobus, un quai et un éclairage.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,075	0,200	2,025	-	-	**2,300**	0,575	1,725	-

Précision : ± 30 %

B.27 Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité

(VILLE DE LAVAL)

Réf. 1300-1003

La gare Vimont a été aménagée de façon temporaire pour répondre à la demande générée par la fermeture temporaire de l'autoroute 19 en octobre 2006, suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde. Cependant, les aménagements actuels sont incomplets et n'offrent pas un niveau d'accueil acceptable aux usagers. De plus, l'accessibilité en voiture et en autobus est déficiente.

C'est pourquoi l'AMT entend aménager cette gare de façon permanente en 2008. Le budget de la gare comprend les quais, un stationnement incitatif d'environ 300 places, une boucle pour autobus de la Société de transport de Laval (STL), une voie d'accès vers les boulevards Bellerose et Dagenais, et la relocalisation de la Route verte et d'un marais. En collaboration avec la Ville de Laval, un nouvel accès à deux voies pourrait être construit dans l'emprise du nouveau boulevard Dagenais, entre le boulevard des Laurentides et la gare. Les besoins à long terme, qui pourraient s'élever à 600 places de stationnement, seront évalués en 2008.

Par ailleurs, avec la mise en service du métro à Laval en 2007, la gare Saint-Martin a été fermée et remplacée par la gare intermodale Concorde, située à moins de 1,5 km. Une bonne partie des usagers actuels de la gare Saint-Martin utilise plutôt la nouvelle gare Vimont.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,720	4,580	-	-	-	**5,300**	1,325	3,975	-

Précision : ± 30 %

B.28 Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare

(VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 1100-8002

Pour faire suite à l'acquisition des terrains de la gare de triage Outremont par l'Université de Montréal et des projets de construction de nouveaux pavillons et résidences pour étudiants, l'AMT, à la demande de la Ville de Montréal, étudie l'aménagement d'une nouvelle gare sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme afin d'améliorer la desserte en transport collectif de ce secteur. Aucun stationnement incitatif n'est prévu pour cette nouvelle gare.

La phase I du campus est prévue pour 2010-2011. Le projet de gare ne semble pas *a priori* opportun selon les études en cours. Ces études vont cependant se poursuivre.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,090	-	-	-	5,910	**6,000**	0,500	1,500	4,000

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE

En service de 1859 à 1988, la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire a été remise en service par l'AMT en 2000 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru en fonction de l'évolution de la mise en œuvre des infrastructures et des gares.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 2000, cette ligne connaît une croissance remarquable, avec une hausse prévue de 5,6 % en 2007 pour atteindre près de 1,5 million de déplacements, ce qui représente un achalandage quotidien de plus de 6 300 passagers.

En fonction de la forte augmentation de l'achalandage et de l'important potentiel de croissance, 11 voitures à deux étages devront être utilisées d'ici 2010 sur la ligne afin de répondre à la demande. Cette mesure vise une augmentation de la capacité d'accueil de 40,8 %.

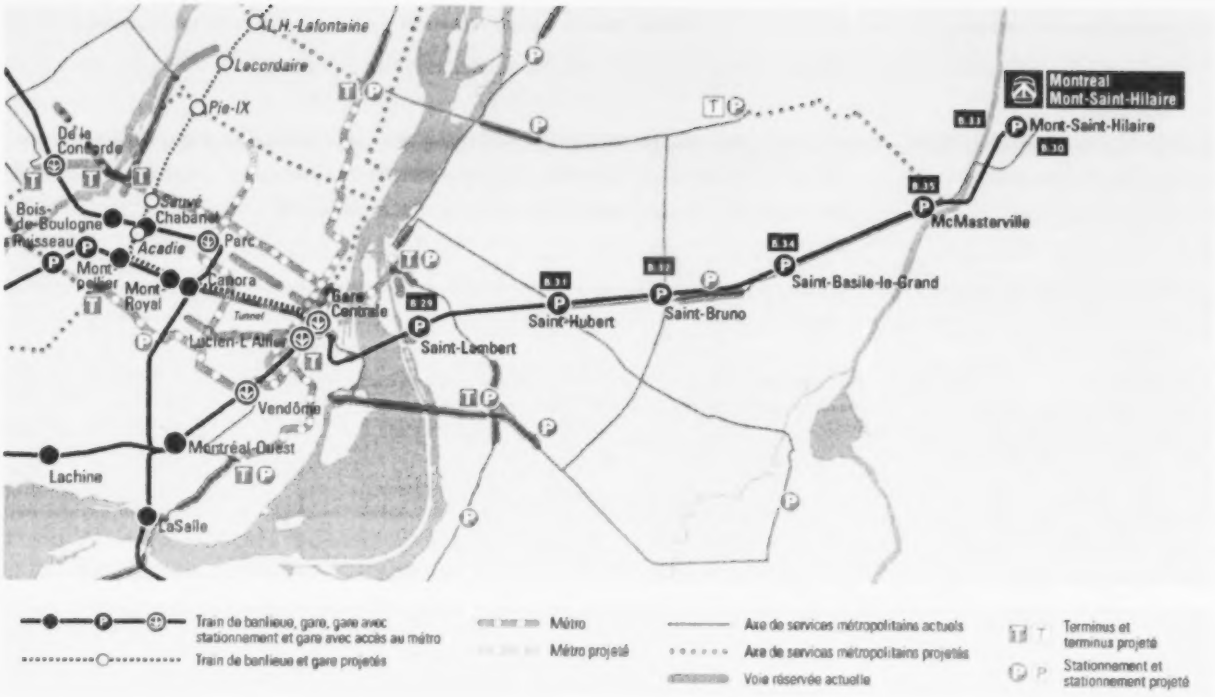
EN BREF

- 7 gares dont 1 commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes
- 6 stationnements incitatifs offrant 2 368 places autos et 121 places vélos
- 34,9 km de voie
- 4 départs en direction de Montréal
- 4 départs en direction de Mont-Saint-Hilaire

ACHALANDAGE EN 2007

Pointe du matin[1]	3 260
Pointe du soir[1]	3 080
Jour moyen	6 350
Mensuel[1]	121 900
Annuel[1]	1 477 400

[1] *Prévisions automne 2007*



PROJETS AUTORISÉS

B.29 Gare Saint-Lambert – Aménagement permanent

B.30 Garage de Mont-Saint-Hilaire – Équipements permanents pour contrer les déversements accidentels

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.31 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert

B.32 Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent

B.33 Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

B.34 Gare Saint-Basile-le-Grand – Aménagement permanent

B.35 Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

PROJETS AUTORISÉS

B.29 Gare Saint-Lambert – Aménagement permanent

(VILLE DE SAINT-LAMBERT)

Réf. 1400-4512

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de la ligne de trains de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire en 2000, les installations existantes de la gare (quais) de VIA Rail, à Saint-Lambert, ont été utilisées afin de minimiser les coûts de démarrage. Également, un stationnement temporaire en gravier d'environ 320 places a été aménagé sur un terrain loué au CN.

Compte tenu du succès de cette ligne, cette gare, qui accueille plus de 450 usagers le matin, doit être aménagée de façon permanente afin d'améliorer le niveau de sécurité, d'accessibilité et de confort des usagers.

Un montant de 4,5 M$, prévu pour la permanence de la gare Saint-Lambert, comprend :

- l'aménagement permanent de deux stationnements (drainage, bordures, passages piétonniers, éclairage, caméras et pavage)
- l'aménagement de deux quais et la démolition du quai de VIA Rail
- l'aménagement permanent des installations de la gare
- les caméras

L'acquisition du terrain a été faite en 2007 et les travaux de construction ont débuté en juin 2007.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
4,200	0,300	-	-	-	**4,500**	1,125	3,375	-

Précision : ± 30 %

B.30 Garage de Mont-Saint-Hilaire – Équipements permanents pour contrer les déversements accidentels

(VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE)

Réf. n/d

Lors de la mise en service de cette ligne, le ravitaillement en carburant des locomotives de l'AMT était effectué dans les ateliers montréalais de VIA Rail. Par la suite, lorsque le CN a pris en charge l'entretien du matériel roulant, des installations temporaires pour contenir tout déversement accidentel lors du ravitaillement en carburant ont été mises en place au site de garage de Mont-Saint-Hilaire. Ces installations temporaires doivent être remplacées par des équipements permanents et similaires à ceux déjà en place sur les autres sites de garage de l'AMT. Ce projet prévoit la construction de bassins de récupération des déversements sous et entre les voies ferrées, un séparateur et un récupérateur d'huile et de sédiments ainsi que des modifications au drainage.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	-	-	-	**0,500**	0,500	-	-

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.31 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert

(ARR. SAINT-HUBERT – VILLE DE LONGUEUIL)

Réf. 1400-4511

Dans le cadre d'un plan de mise en valeur des abords du secteur aéroportuaire de Saint-Hubert, l'AMT, la Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil (RTL) ont convenu d'aménager de façon permanente la gare Longueuil/Saint-Hubert de part et d'autre du chemin de Chambly. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à redévelopper les terrains commerciaux vacants ou sous-utilisés dans le triangle formé par la voie ferrée, le chemin de Chambly et l'axe Vauquelin-Julien-Lord. Ce nouveau pôle de développement économique aura une densité plus élevée et des fonctions mixtes, ainsi que des aménagements plus conviviaux pour le transport collectif et les modes non motorisés, dans l'optique du *Transit Oriented Development* (TOD). Le projet comprend la nouvelle gare intermodale avec des quais chevauchant le viaduc actuel sur le chemin de Chambly, des places de stationnement incitatif et des aires d'attente et de dépose-minutes pour faciliter l'accès en provenance de Longueuil et de Saint-Hubert. À plus long terme, il est prévu d'aménager une nouvelle boucle pour des circuits d'autobus en rabattement, accessible à partir du futur axe de la Savane/Patrick/Julien-Lord. L'actuelle gare temporaire Saint-Hubert, mise en service en décembre 2003, accueille quotidiennement 700 passagers et le stationnement incitatif est utilisé à plus de 92 %.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,285	6,715	-	-	-	7,000	1,750	5,250	-

Précision : ± 30 %

B.32 Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent

(VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE)

Réf. 1400-4516

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de cette ligne, un aménagement temporaire de la gare Saint-Bruno a été réalisé, avec un stationnement en gravier d'environ 350 places. Dans le cadre de l'amélioration progressive du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 550 places. L'AMT, en collaboration avec la Ville de Saint-Bruno, évalue la possibilité de déplacer la gare. Une fois fixé l'emplacement optimal de la gare, l'AMT procédera à son aménagement permanent. Les travaux comprendront :

- l'aménagement permanent de stationnements (drainage, bordures, passages piétonniers, éclairage, caméras et pavage)
- l'aménagement d'une aire d'attente et de dépose-minutes pour voitures et d'une zone de quais d'autobus
- l'allongement et l'aménagement permanent du quai sud, qui ne permet actuellement que la montée/descente pour six voitures
- l'aménagement permanent des installations de gare
- des caméras

Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,330	6,170	-	-	-	6,500	1,625	4,875	-

Précision : ± 30 %

B.33 Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

(VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE)

Réf. 1400-4514

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service de cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée à Mont-Saint-Hilaire en septembre 2002. Un stationnement temporaire en gravier, d'environ 240 places, a alors été aménagé. En raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 440 places. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille plus de 590 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente.

Un montant de 3,0 M$, prévu pour la permanence du stationnement, comprend le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage, les caméras et l'agrandissement du stationnement à 600 places, ainsi que l'aménagement de quais d'autobus dans le stationnement. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,275	2,725	-	-	-	**3,000**	0,750	2,250	-

Précision : ± 30 %

B.34 Gare Saint-Basile-le-Grand – Aménagement permanent

(VILLE DE SAINT-BASILE-LE-GRAND)

Réf. 1400-4515

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service de cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée à Saint-Basile-le-Grand en novembre 2003. Un stationnement temporaire en gravier, d'environ 260 places, a alors été aménagé. En raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à environ 350 places. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille plus de 600 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente. Un montant de 1,5 M$, prévu pour la permanence du stationnement, comprend le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage et les caméras du stationnement ainsi que l'acquisition du terrain, actuellement en location. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	1,300	-	-	-	**1,500**	0,375	1,125	-

Précision : ± 30 %

B.35 Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

(VILLE DE MCMASTERVILLE)

Réf. 1400-4513

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de cette ligne, la gare McMasterville a été aménagée avec un stationnement en gravier d'environ 175 places. Dans le cadre de l'amélioration progressive du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 450 places.

Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare qui accueille plus de 650 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente. Un montant de 2,3 M$, prévu pour la permanence du stationnement, comprend le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage et les caméras du stationnement ainsi que l'aménagement de quais d'autobus dans le stationnement. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	2,100	-	-	-	**2,300**	0,575	1,725	-

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC

En service de 1887 à 1980, la ligne Montréal/Delson-Candiac a été remise en service par l'AMT en 2001 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru en fonction de l'évolution de la mise en œuvre des infrastructures et des gares. En 2005, la ligne a été prolongée de Delson vers Candiac.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Mise en service en 2000, la ligne Montréal/Delson-Candiac devrait connaître une hausse très remarquable de 10,4 % en 2007, atteignant un total de 593 700 déplacements.

En fonction de cette augmentation de l'achalandage et de l'important potentiel de croissance, des voitures à deux étages devront être utilisées d'ici 2010 afin de répondre à la demande. Cette mesure vise une augmentation de la capacité d'accueil de 48,4 %.

EN BREF

- 8 gares dont 3 communes avec les lignes Dorion-Rigaud et Blainville–Saint-Jérôme
- 4 stationnements incitatifs offrant 831 places autos et 77 places vélos
- 25,6 km de voie
- 4 départs en direction de Montréal
- 4 départs en direction de Delson-Candiac

ACHALANDAGE EN 2007

Pointe du matin[1]	1 410
Pointe du soir[1]	1 310
Jour moyen	2 730
Mensuel[1]	50 200
Annuel[1]	593 700

[1] *Prévisions automne 2007*

Train de banlieue, gare, gare avec stationnement et gare avec accès au métro

Train de banlieue et gare projetée

Métro

Métro projeté

Axe de services métropolitains actuels

Axe de services métropolitains projetés

Zone touchée actuelle

Terminus et terminus projeté

Emplacement et stationnement projetés

PROJETS AUTORISÉS

B.36 Étude d'amélioration des infrastructures ferroviaires *(non illustré)*

B.37 Gare Delson – Étude d'aménagement

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.38 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

B.39 Gare Candiac – Aménagement permanent

B.40 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent

B.41 Garage de Candiac – Aménagement permanent du site

PROJETS AUTORISÉS

B.36 Étude d'amélioration des infrastructures ferroviaires *(non illustré)*

B.37 Gare Delson – Étude d'aménagement

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.38 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

B.39 Gare Candiac – Aménagement permanent

B.40 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent

B.41 Garage de Candiac – Aménagement permanent du site

PROJETS AUTORISÉS

B.36 Étude d'amélioration des infrastructures ferroviaires

Réf. 1500-8001

L'achalandage du service actuel de la ligne Montréal/Delson-Candiac ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Elle atteint maintenant plus de 2 770 passagers par jour, ce qui dépasse sensiblement la capacité du service actuel. Le projet d'acquisition de 28 voitures prévu au PTI 2008-2009-2010 permettra d'augmenter à court terme cette capacité en remplaçant des voitures à un étage par des voitures à deux étages de plus grande capacité.

Cette augmentation de capacité est toutefois limitée à moyen terme si la fréquence des trains en période de pointe n'est pas augmentée. Cette nouvelle mesure peut toutefois être dictée par les infrastructures ferroviaires existantes. Une étude de capacité est nécessaire afin d'évaluer cette capacité et d'évaluer les modifications à la signalisation ferroviaire (signalisation automatique à commande centralisée) et aux infrastructures (voies d'évitement et aiguillages automatiques) nécessaires pour l'accroître à moyen et long terme.

La réalisation de cette étude est estimée à 0,2 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

B.37 Gare Delson – Étude d'aménagement

(VILLE DE DELSON)

Réf. 1500-4503

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Delson a été aménagée de façon temporaire (quais en bois, surface de stationnement en gravier et éclairage sur fût en bois). L'AMT désire revoir maintenant, en collaboration avec la municipalité de Delson, l'emplacement de la gare en vue d'un aménagement permanent, une fois l'obtention du statut permanent de la ligne en 2009.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	-	0,200	-	-	**0,250**	0,250	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.38 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

(VILLE DE SAINT-CONSTANT)

Ref. 1500-4504

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Saint-Constant a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, soit plus de 100 % de hausse de l'achalandage, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin à la fois de retenir sa clientèle actuelle et d'attirer une nouvelle clientèle. Une fois le statut permanent de la ligne obtenu en 2009, l'aménagement permanent de la gare s'amorcera.

Le coût total de mise en place de ce projet est évalué à 2,0 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	1,000	1,000	-	**2,000**	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

B.39 Gare Candiac – Aménagement permanent

(VILLE DE CANDIAC)

Ref. 1500-4505

La ligne mise en service en 2001 a été prolongée en 2005 avec l'ajout d'une gare à Candiac. Tout comme les autres gares de la ligne, cette gare a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, soit plus de 100 % de hausse de l'achalandage, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'attirer une nouvelle clientèle provenant du développement de type TOD en construction aux abords de la gare. Une fois le statut permanent de la ligne obtenu en 2009, l'aménagement permanent de la gare s'amorcera.

Le coût total de mise en place de ce projet est évalué à 2,0 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	1,000	1,000	-	**2,000**	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

B.40 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent

(VILLE DE SAINTE-CATHERINE)

Réf. 1500-4506

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Sainte-Catherine a été aménagée de façon temporaire. Avec un achalandage quotidien de plus de 2 700 passagers sur cette ligne, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'attirer une nouvelle clientèle. Une fois le statut permanent de la ligne obtenu en 2009, l'aménagement permanent de la gare s'amorcera. Le coût total de mise en place de ce projet est évalué à 2,0 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,200	1,800	-	**2,000**	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

B.41 Garage de Candiac – Aménagement permanent du site

(VILLE DE CANDIAC)

Réf. n/d

Depuis la mise en service de la ligne, les deux rames de trains sont garées à la gare Delson sur une voie d'évitement existante du CP. Comme toutes les autres lignes de trains de banlieue, un nouveau site permanent de garage de nuit, appartenant à l'AMT, devra être aménagé de façon à assurer la sécurité et l'entretien approprié du matériel roulant.

Ce projet consiste à acquérir un terrain en zone industrielle et d'y aménager des voies de garage avec des postes d'alimentation en carburant et de branchement électrique pour la nuit. Le site doit également comporter un bâtiment pour les équipages de trains et des installations minimales pour l'inspection et le nettoyage du matériel roulant.

Le coût total de mise en place de ce projet avec du matériel usagé est évalué de façon préliminaire à 2,5 M$. Toutefois, ce projet étant situé près des autoroutes 15 et 30, il ne peut être amorcé avant que les plans d'aménagement de l'autoroute 30 ne soient définitifs afin de bien localiser le site de garage. Également, l'entente entre l'AMT et les municipalités desservies sur le service actuel (projet pilote) vient à échéance en 2009 et devra être renouvelée pour déclarer la ligne permanente et réaliser les investissements nécessaires.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,300	2,200	-	**2,500**	0,625	1,875	-

Précision : ± 30 %

INFRASTRUCTURES COMMUNES

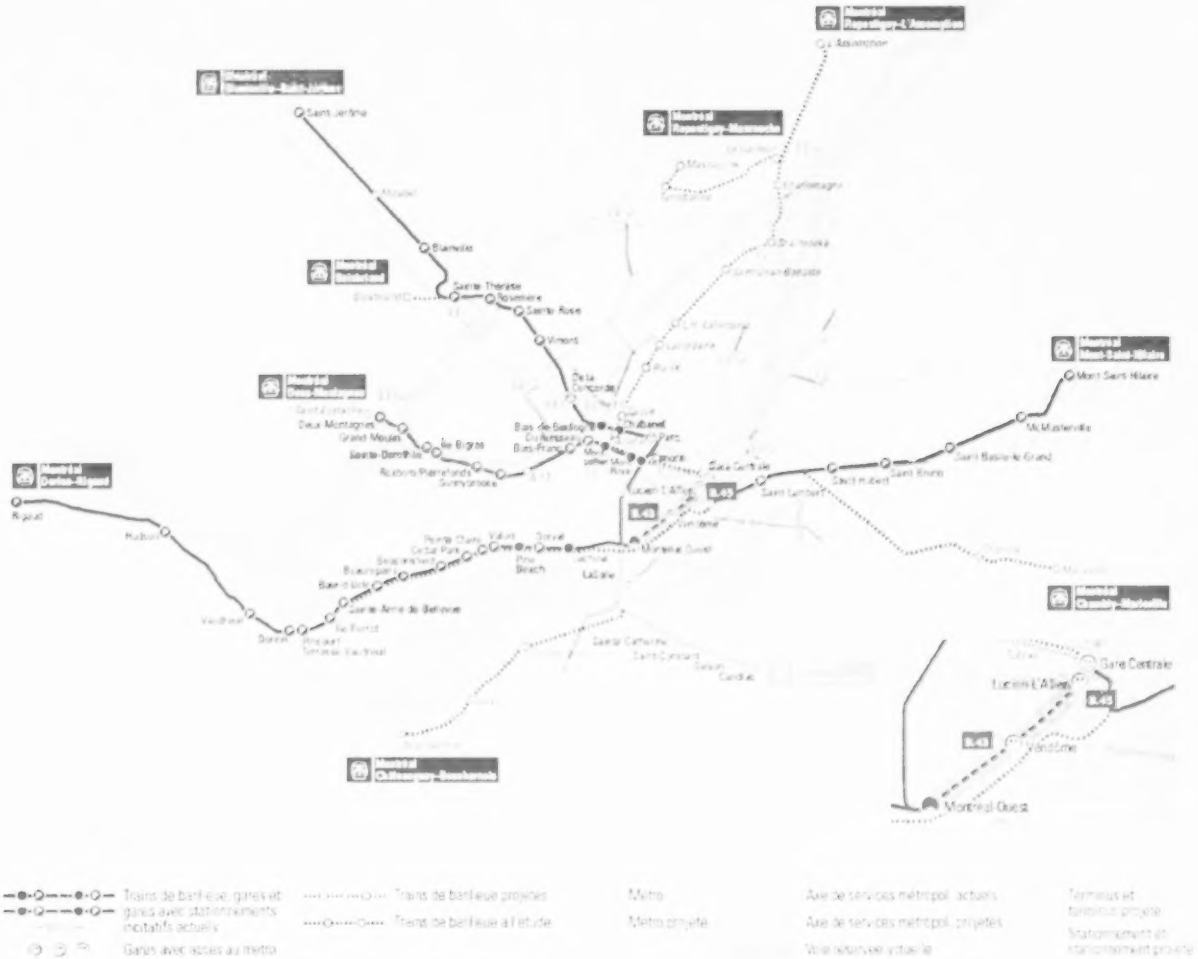
Le réseau de trains de banlieue requiert des investissements qui sont communs à plus d'une ligne, tels que les projets de réparations majeures des infrastructures et d'amélioration ou de remplacement des systèmes de signalisation afin d'accroître la fréquence des trains.

Infrastructures communes

Certaines infrastructures, comme les systèmes de signalisation, les sites de garage, les caténaires, les gares et le matériel roulant, requièrent des travaux de réparations majeures ou de remplacement afin de les maintenir en bon état de marche et de limiter leur dégradation.

EN BREF

• Longueur de voies :	217,4 km
• Places de stationnement :	15 002
- Asphalte :	11 226
- Gravier :	776
- Courte durée :	169
• Abris :	110
• Distributrices automatiques de titres :	76
• Kiosques :	48
• Valideuses :	77



Trains de banlieue, gares et gares avec stationnements incitatifs actuels
Gares avec accès au métro
Trains de banlieue projetés
Trains de banlieue à l'étude
Métro
Métro projeté
Axe de services métropol. actuels
Axe de services métropol. projetés
Voie ferroviaire actuelle
Terminus et terminus projeté
Stationnement et stationnement projeté

PROJET AUTORISE

B.42 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.43 Réfection des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount

B.44 Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains de banlieue *(non illustré)*

B.45 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phases I et II (trois lignes de trains)

PROJET AUTORISÉ

B.42 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.43 Réfection des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount

B.44 Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains de banlieue *(non illustré)*

B.45 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phases I et II (trois lignes de trains)

PROJET AUTORISÉ

B.42 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains

Réf. n/d

Afin de diminuer les coûts tant d'immobilisations que d'exploitation, l'AMT a amorcé des démarches pour acquérir des immobilisations requises pour les équipements métropolitains et les emprises ferroviaires utilisées par les services de trains de banlieue actuels et futurs. L'AMT tient à garder confidentiels les dossiers durant les négociations afin de ne pas nuire à celles-ci.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

Note : ces projets sont en cours de négociation

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.43 Réfection des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount

Réf. n/d

Tous les trains de banlieue se dirigeant vers (ou partant de) la gare Lucien-L'Allier (lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Delson-Candiac) empruntent les infrastructures ferroviaires de la subdivision Westmount du CP (entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier), ce qui représente quotidiennement 41 trains transportant des passagers et 26 mouvements à vide (retours à vide et déplacements de/vers le site de garage), dont la majorité se situe aux périodes de pointe du matin et du soir. Une étude de simulation de pannes de trains a démontré le manque de robustesse du système de signalisation existant, c'est-à-dire que la présence d'un seul train en panne a un effet de retards en cascade sur l'ensemble des autres trains (pour les trois lignes).

Le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km, qui est utilisée uniquement par les trains de banlieue, dépasse sa durée de vie projetée. Le CP a déjà remplacé ce type de système par un nouveau système électronique sur les subdivisions adjacentes, à savoir les subdivisions Vaudreuil, North Junction Lead et Adirondack. D'importantes interruptions de service ont eu lieu sur la subdivision Westmount ces dernières années en raison de cet ancien système de signalisation, et des interruptions similaires sont à prévoir dans l'avenir si ce système n'est pas remplacé.

D'autre part, le projet du CUSM sur les terrains du triage Glen où étaient garés et entretenus, pendant le jour, les trains de banlieue des lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Delson-Candiac a nécessité l'aménagement, par le CP, d'un site temporaire de garage et d'entretien au triage Sortin, à l'ouest de la gare Montréal-Ouest. Ceci a eu pour effet d'accroître substantiellement le nombre de trains sur les deux passages à niveau de part et d'autre de la gare Montréal-Ouest, réduisant ainsi la sécurité des usagers de la gare, des piétons et des automobilistes.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	3,250	3,550	6,500	-	**13,500**	3,375	10,125	-

B.44 Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains de banlieue

Réf. 1300-4517

Depuis la mise en place des lignes Montréal/Deux-Montagnes, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Mont-Saint-Hilaire, leur achalandage a augmenté substantiellement, soit de 90 % depuis 1996 sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, de 70 % depuis 1999 sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, et de 100 % depuis 2002 sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire. Plusieurs plaintes des usagers ont été reçues au sujet du manque d'abris sur les quais. Des statistiques de l'évolution et de la comptabilisation des plaintes ont été réalisées afin d'identifier les gares où les besoins de clientèle sont le plus pressant. Le projet prévoit un ajout progressif de 10 abris par année à différentes gares, en priorisant celles où l'achalandage est le plus élevé, soit les gares Deux-Montagnes, McMasterville, Blainville, Sainte-Dorothée, Sainte-Thérèse, Saint-Basile-le-Grand, Rosemère, Grand-Moulin et la gare Parc. Ce projet prévoit un investissement total de 3,0 M$.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,015	0,985	1,000	1,000	-	**3,000**	0,750	2,250	-

B.45 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phases I et II (trois lignes de trains)

(ARR. VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

Ref. 1200-4506

La gare Lucien-L'Allier accueille quotidiennement plus de 10 000 usagers provenant des lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Delson-Candiac. Les quais de béton de cette gare terminale sont dans un état de dégradation avancée et l'éclairage est déficient. De plus, aucune protection n'est offerte aux usagers contre les intempéries. Le projet, qui a pour objectif d'améliorer la sécurité des usagers et d'assurer le maintien des installations, consiste en la réfection des quais et de l'éclairage et en l'installation de marquises pour protéger les usagers.

Le projet est réalisé en deux phases. Il est prévu à la phase I, en 2008, de démolir les quais un par un et de les reconstruire, le tout sans interférer sur les opérations ferroviaires. Le coût prévu pour la réfection des quais est de 2,9 M$. La phase II sera réalisée en 2009. Elle consistera à ériger sur ces mêmes quais des marquises. Un montant complémentaire de 1,8 M$ sera nécessaire afin de compléter ces travaux. Les coûts seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,025	1,700	1,700	2,190	-	**5,615**	1,404	4,211	-

Précision : ± 30 %

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Développer le Train de l'Est

En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne et Mascouche) de la région métropolitaine. La popularité de ce nouveau service apparaît sans conteste et nos études révèlent que les nouveaux usagers proviendront à 70 % du territoire de Montréal et à 30 % de la couronne nord-est.

Consolider le réseau actuel

Dans le cadre de la consolidation du réseau actuel, l'AMT procédera à :

- la planification d'un programme d'intervention à court et moyen terme sur la flotte de matériel roulant des trains de banlieue pour assurer le maintien du patrimoine et accroître la capacité du réseau
- la planification d'un programme d'aménagement permanent et d'agrandissement des stationnements aux gares de trains de banlieue
- l'évaluation de l'opportunité d'aménager de nouvelles gares intermodales aux stations de métro McGill, Édouard-Montpetit et Université-de-Montréal

Train de banlieue, gare, gare avec stationnement et gare avec accès au métro
Train de banlieue et gare projetés
Train de banlieue et gare à l'étude

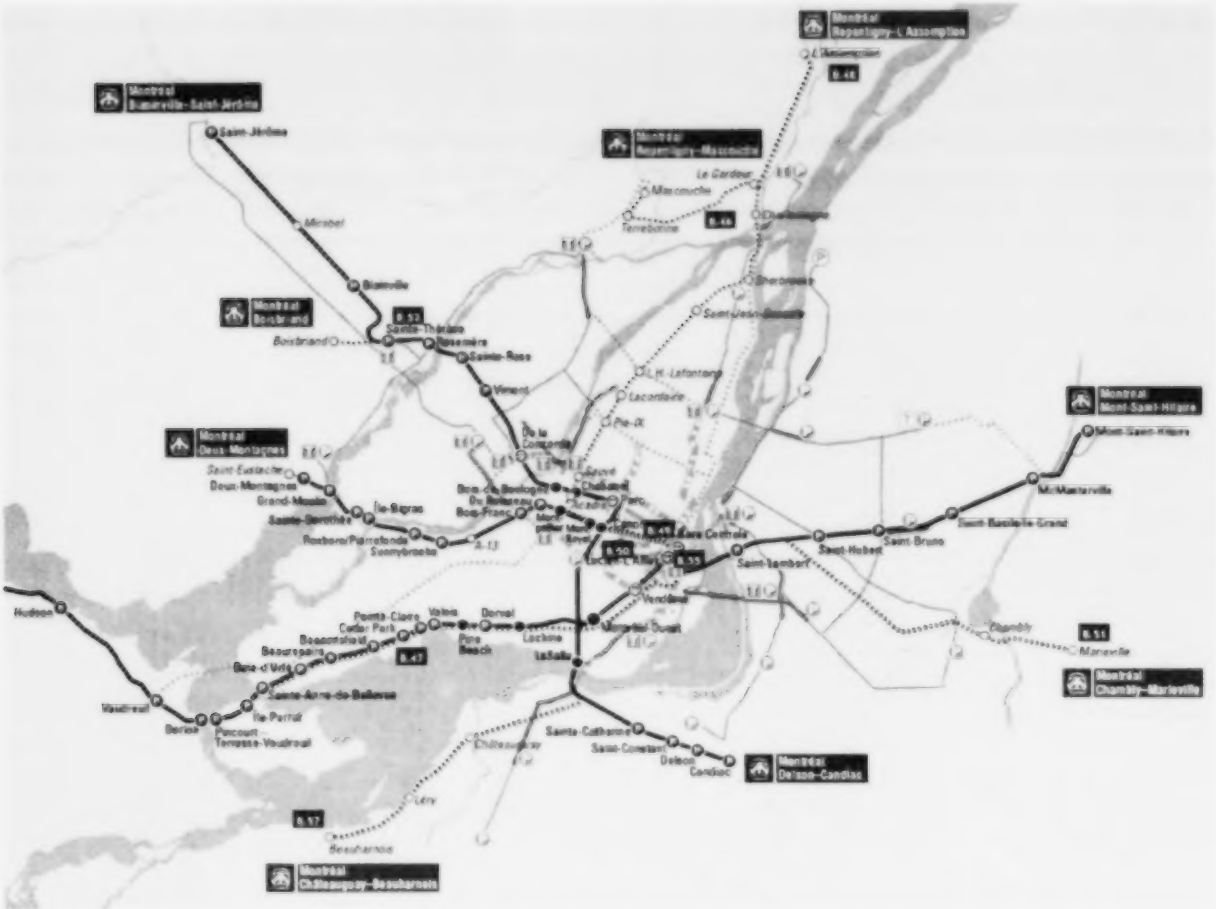
Métro
Métro projeté

Axe de services métropolitains actuels
Axe de services métropolitains projetés
Voie ferroviaire actuelle

Terminus et terminus gare
Stationnement et stationnement projeté

PROJETS AUTORISÉS

B.46 Train de l'Est
B.47 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau – Étude
B.48 Desserte secteur de L'Assomption – Études d'opportunité
B.49 Gare McGill – Études d'avant-projet
B.50 Gare Édouard-Montpetit – Études d'avant-projet
B.51 Desserte secteur Chambly – Études d'opportunité et de marche
B.52 Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de marche
B.53 Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité *(non illustré)*
B.54 Signalisation ferroviaire du réseau de trains de banlieue – Étude de préfaisabilité *(non illustré)*
B.55 Liaison ferroviaire Lucien-L'Allier/Gare Centrale – Étude de préfaisabilité
B.56 Développement du réseau de trains de banlieue – Études *(non illustré)*
B.57 Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité



PROJETS AUTORISÉS

B.46 Train de l'Est
B.47 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau – Étude
B.48 Desserte secteur de L'Assomption – Études d'opportunité
B.49 Gare McGill – Études d'avant-projet
B.50 Gare Édouard-Montpetit – Études d'avant-projet
B.51 Desserte secteur Chambly – Études d'opportunité et de marché
B.52 Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de marché
B.53 Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité *(non illustré)*
B.54 Signalisation ferroviaire du réseau de trains de banlieue – Étude de préfaisabilité *(non illustré)*
B.55 Liaison ferroviaire Lucien-L'Allier/Gare Centrale – Étude de préfaisabilité
B.56 Développement du réseau de trains de banlieue – Études *(non illustré)*
B.57 Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

PROJETS AUTORISÉS

B.46 Train de l'Est

(VILLES DE MONTRÉAL, REPENTIGNY, TERREBONNE ET MASCOUCHE)

Réf. 1800-1001

Ce projet consiste à offrir un service de trains de banlieue aux résidents de l'est de l'île de Montréal (arrondissements Ahuntsic-Cartierville, Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles) ainsi qu'aux résidents des municipalités de Repentigny, Charlemagne, Terrebonne et Mascouche.

Plus précisément, ce projet consiste à offrir un service de cinq départs le matin et cinq retours le soir, avec des gares implantées à Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Charlemagne, Sherbrooke, Saint-Jean-Baptiste, Louis-Hippolyte-Lafontaine, Lacordaire, Pie-IX, Sauvé et l'Acadie. La gare terminale sera la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Montréal/Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier). Ce service offrira une capacité d'environ 5 500 passagers par période de pointe.

Ce projet nécessite les travaux suivants :

- l'aménagement de 11 nouvelles gares, dont neuf avec stationnements
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes
- l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche
- l'aménagement de sites de garage en bouts de ligne, à Mascouche (garage de nuit) et à la Gare Centrale (garage de jour)
- l'acquisition de cinq locomotives neuves de type bimode (électrique et diésel)
- l'acquisition de 30 voitures neuves de type 1000 (deux étages à gabarit réduit)

Pour circonscrire le projet, plusieurs études relatives à la demande en transport et au marché ciblé, aux inventaires et aux impacts environnementaux, aux aspects économiques, à la conception des infrastructures ferroviaires et à la conception des gares ont été complétées ou sont en voie de l'être. Ces études sont réalisées en tenant compte des directives émises par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) suite à la transmission d'un avis de projet de l'AMT. Tout particulièrement en ce qui concerne les gares, l'AMT poursuit son travail en étroite collaboration avec les représentants municipaux en vue de leur réalisation sur la base des concepts établis. De même, la conception des infrastructures ferroviaires est développée en fonction des diverses considérations des partenaires de l'AMT : le MTQ, les municipalités, le CN et les différents intervenants socio-économiques. L'AMT a effectué un appel d'offres en vue de l'acquisition du matériel roulant.

La mise en place de ce projet est évaluée à 300,0 M$ (± 30 %). L'étude d'avant-projet qui sera terminée à la fin de l'année 2007 permettra une précision des coûts à ± 20 %.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
15,000	85,000	115,000	85,000		**300,000**	75,000	225,000	-

Précision : ± 30 %

B.47 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau – Étude

Réf. 1200-8001

Les lignes de trains de banlieue offrent principalement des services en pointe du matin, de la périphérie vers le centre-ville de Montréal. Il y a peu ou pas de services à contre-charge pour répondre à la demande des travailleurs et des étudiants qui voyagent du centre vers la périphérie. Afin de pallier cette lacune, et à la demande des maires des municipalités de l'ouest de l'île de Montréal, l'AMT désire évaluer la faisabilité d'aménager des voies ferrées dédiées au transport des passagers dans le corridor de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.

De plus, Aéroports de Montréal (ADM), dans le cadre de son projet d'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport P.-E.-Trudeau, désire mettre en place un service de navette ferroviaire de haute fréquence entre l'aérogare et le centre-ville. Un tel service nécessite l'aménagement de voies ferroviaires dédiées au transport des passagers. La Ville de Montréal en a également fait une priorité dans son plan de transport.

En 2007, l'AMT, ADM, la Ville de Montréal, la CMM, le MTQ et Transports Canada ont lancé, en partenariat, les études pour préparer l'avant-projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	-	-	-	**0,500**	0,500	-	-

B.48 Desserte secteur de L'Assomption – Études d'opportunité

Réf. n/d

Dans le cadre de la mise en service du Train de l'Est, et dans le but de réduire la congestion automobile dans l'axe de l'autoroute 40, l'AMT examine, en collaboration avec les municipalités de L'Assomption et des environs, l'opportunité d'offrir une desserte de transport dans cette région. À cette fin, l'AMT a prévu un montant de 0,350 M$ pour la réalisation des études d'avant-projet, qui comprennent des analyses de l'achalandage potentiel, l'identification des besoins de transport et la stratégie de services à mettre en place. De plus, les impacts financiers et les scénarios de partage des coûts seront également analysés, conformément aux demandes de la MRC de L'Assomption.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,250	0,100	-	-	-	**0,350**	0,350	-	-

B.49 Gare McGill – Études d'avant-projet

(ARR. VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

La majorité des usagers de la ligne Montréal/Deux-Montagnes qui descendent à la Gare Centrale se dirigent vers le nord du boulevard René-Lévesque. Une nouvelle gare intermodale reliant cette ligne à la station McGill de la ligne verte du métro permettrait l'accès plus rapide à ce secteur d'emploi et d'études et représenterait un attrait important pour le réseau de trains de banlieue et pour le développement économique du centre-ville de Montréal. Dans les années 1980, durant la construction de la place Montréal Trust, 50 % des travaux d'excavation du tunnel ont déjà été réalisés.

Dans un avenir très rapproché, le nouveau service du Train de l'Est empruntera le tunnel sous le mont Royal et, avec l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire, la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme pourrait également emprunter le tunnel, faisant ainsi de la nouvelle gare McGill l'un des plus puissants générateurs de déplacements dans la région de Montréal. À la lumière des premiers résultats de l'étude transmis en 2007, l'AMT souhaite poursuivre l'évaluation de la faisabilité du projet d'aménagement de la nouvelle gare intermodale McGill.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	1,000	-	-	-	**1,200**	1,200	-	-

B.50 Gare Édouard-Montpetit – Études d'avant-projet

(ARR. CÔTE-DES-NEIGES–NOTRE-DAME-DE-GRÂCE ET OUTREMONT – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

L'AMT a complété en 2006 une étude de préfaisabilité pour une gare intermodale sous la station Édouard-Montpetit de la ligne bleue du métro de Montréal. Cette nouvelle gare comporterait de nombreux avantages :

- offrir un lien direct vers la ligne bleue du métro à partir du nord de l'île de Montréal, de Laval et de l'ensemble de la couronne nord, via les lignes Montréal/Deux-Montagnes, Train de l'Est, et éventuellement, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme
- offrir un lien direct vers le campus de l'Université de Montréal à partir de ces trois lignes de trains de banlieue
- offrir un lien vers la ligne bleue et l'Université de Montréal à partir de la Rive-Sud, via les lignes Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Deux-Montagnes
- rejoindre le centre-ville de Montréal en cinq minutes seulement pour les résidents des quartiers Outremont et Côte-des-Neiges, et les usagers du Campus de l'Université de Montréal

En raison du potentiel d'achalandage très intéressant de cette gare, l'AMT procédera en 2008 aux études de faisabilité, en collaboration avec la STM, la Ville de Montréal, les arrondissements concernés et l'Université de Montréal. Les études tiendront compte également du projet de gare et de campus à la gare de triage Outremont sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme. Les études réalisées seront ajustées en fonction des décisions prises au sujet du projet de la gare Outremont et de l'insertion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,400	-	-	-	**0,700**	0,700	-	-

B.51 Desserte secteur Montréal/Chambly – Études d'opportunité et de marché

Réf. 1400-8003

Au fil des années, l'autoroute 10 et la route 112 sont de plus en plus congestionnées, en raison de la croissance continue du nombre d'automobiles. Afin de contrer cette congestion, l'AMT désire examiner, en collaboration avec les municipalités concernées, l'opportunité d'offrir un service de trains de banlieue dans la région de Chambly. Des analyses seront faites par rapport aux travaux d'infrastructures requis et une étude de marché sera réalisée afin d'établir l'achalandage potentiel.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

B.52 Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de marché

Réf. n/d

La ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dessert les municipalités du CIT Laurentides avec, entre autres, des gares à Blainville, Sainte-Thérèse et Rosemère. Ces gares sont situées du côté est de l'autoroute 15 et leur accès est difficile pour les résidents des municipalités situées à l'est de l'autoroute 15, dont Boisbriand. Pour les résidents de Boisbriand, la gare la plus proche est celle de Sainte-Thérèse et son stationnement est occupé à 100 %. Un projet majeur de développement des terrains de l'ancienne usine GM est présentement planifié et offrirait une opportunité de développement orienté vers le transport collectif (TOD).

L'AMT désire examiner, en collaboration avec les municipalités concernées, l'opportunité d'offrir un service de trains de banlieue avec une nouvelle gare à Boisbriand. Cette nouvelle gare n'étant pas située directement sur les voies ferrées utilisées par la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, un tel service à Boisbriand nécessitera une desserte additionnelle au service existant, avec des infrastructures et du matériel roulant supplémentaires. Ce nouveau service permettrait également d'accroître la capacité du service actuel entre la gare Sainte-Thérèse et Montréal.

Des analyses seront faites au sujet des aménagements et équipements requis et une étude de marché sera réalisée afin d'établir l'achalandage potentiel.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

B.53 Électrification des trains de banlieue – Étude de préfaisabilité

Ref. n/d

Le réseau de trains de banlieue comporte cinq lignes, dont une est présentement électrifiée (ligne Montréal/Deux-Montagnes). Le projet du Train de l'Est prévoit l'utilisation de locomotives bimodes pour accéder à la Gare Centrale, via la ligne Montréal/Deux-Montagnes en raison de la nécessité d'utiliser une alimentation électrique dans le tunnel Mont-Royal. Également, un projet d'amener la ligne Saint-Jérôme vers la Gare Centrale est à l'étude.

Le réseau actuel de trains de banlieue consomme annuellement près de 8 000 000 litres de carburant et émet plus de 20 000 tonnes de GES. L'électrification du réseau de trains de banlieue permettrait de réduire les coûts de carburant et les émissions de GES. Elle pourrait également améliorer la performance des trains en réduisant le temps de parcours.

Toutefois, cette électrification implique des investissements majeurs pour mettre en place le réseau d'alimentation des trains (caténaires, sous-stations) et modifier les infrastructures existantes pour les rendre compatibles (signalisation ferroviaire). Une étude de préfaisabilité est nécessaire pour évaluer les coûts et bénéfices de cette électrification.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	-	-	-	**0,500**	0,500	-	-

B.54 Signalisation ferroviaire du réseau de trains de banlieue – Étude de préfaisabilité

Ref. n/d

Le réseau de trains de banlieue comporte cinq lignes utilisant des infrastructures ferroviaires appartenant au CP, au CN et à l'AMT. Ces infrastructures comportent différents équipements de signalisation ferroviaires sur les différentes lignes et tronçons de lignes. Ils sont également à différents niveaux d'âge, d'usure et d'obsolescence.

Différents travaux de rénovation d'équipements de signalisation ferroviaires sont planifiés, ainsi que différents projets d'amélioration pour accroître la capacité. Une étude de préfaisabilité est nécessaire pour examiner l'ensemble de la problématique et proposer des solutions.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	-	-	-	**0,500**	0,500	-	-

B.55 Liaison ferroviaire Lucien-L'Allier/Gare Centrale – Étude de préfaisabilité

Réf. n/d

Les cinq lignes du réseau de trains de banlieue se rabattent sur deux gares terminales au centre-ville de Montréal, soit la Gare Centrale (réseau CN) et la gare Lucien-L'Allier (réseau CP). Le fait d'avoir ces deux gares terminales au centre-ville limite la flexibilité dans l'exploitation des trains de banlieue et dans l'accès aux trains pour les usagers. Une liaison ferroviaire entre ces deux gares et ces deux réseaux pourrait être une solution à cette problématique.

Une étude de préfaisabilité est nécessaire pour examiner l'ensemble de la problématique et proposer des solutions.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,400	-	-	-	**0,400**	0,400	-	-

B.56 Développement du réseau de trains de banlieue – Études

Réf. 5000-8012

En fonction de différentes demandes effectuées par des partenaires, plusieurs études doivent être réalisées annuellement pour évaluer de façon préliminaire plusieurs projets d'amélioration du réseau de trains de banlieue, soit l'ajout de gares et de lignes, et l'amélioration des infrastructures.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	0,200	0,200	-	**0,600**	0,600	-	-

B.57 Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

Réf. n/d

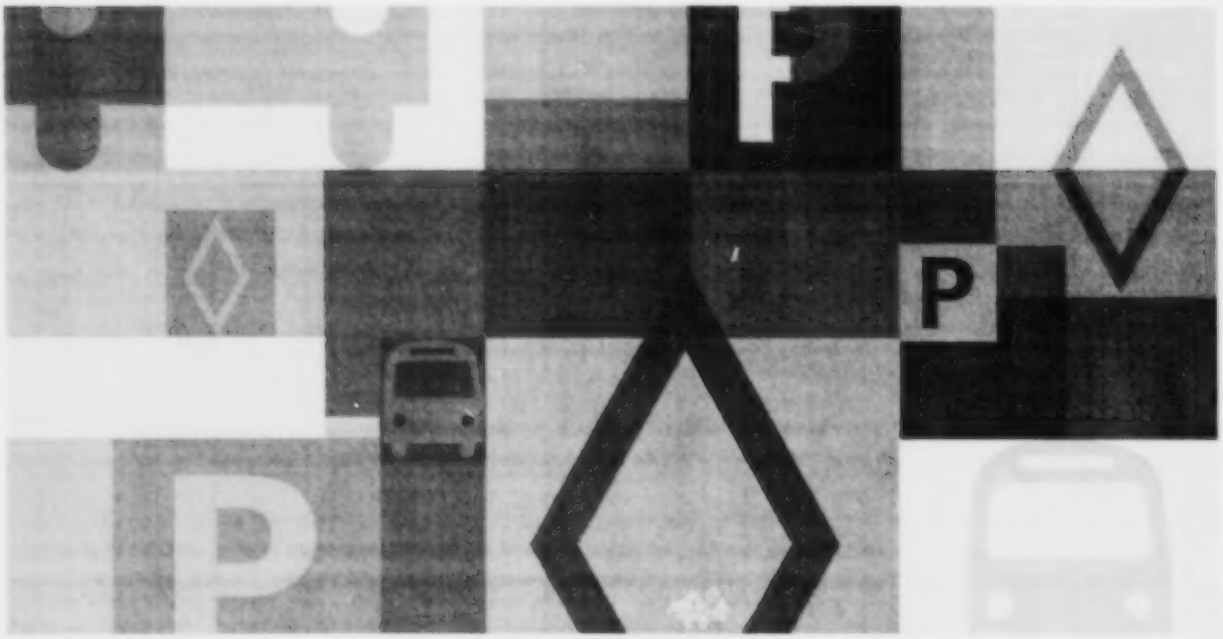
Les municipalités de Châteauguay et des environs constituent un bassin important de la population de la grande région de Montréal. Dans l'effort continu de réduire la congestion automobile, notamment dans l'axe de la route 138 et du pont Mercier, l'AMT poursuivra ses études en collaboration avec ses partenaires afin d'évaluer et de développer un projet visant à implanter un service de trains de banlieue reliant la région de Châteauguay-Beauharnois au centre-ville de Montréal.

L'AMT complétera, en 2008, les études d'opportunité et de faisabilité pour ce projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	1,300	-	-	-	**1,500**	1,500		-

C. RTMA

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS



Avec près de 67,1 millions de clients annuels dans les terminus de l'AMT, dont 26,6 millions d'usagers bénéficiant des voies réservées métropolitaines et 1,9 million d'automobilistes profitant d'un stationnement incitatif, le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) constitue une composante vitale du réseau de transport collectif dans la région de Montréal. Il compte 19 axes de transport, 31 voies réservées, 13 terminus, 21 stationnements incitatifs, 12 833 places et 2 autobus express métropolitains.

Consolider les axes de transport pour améliorer les services

Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts modestes, le RTMA offre une alternative et une complémentarité pour tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs à plus faible population. Les projets proposés dans le PTI 2008-2009-2010 s'inscrivent dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif. Ils sont répartis sur les axes suivants : Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX • Axes autoroute 20 et route 132 • Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure • Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal.

Ses défis : Accroître l'utilisation du transport collectif en augmentant l'achalandage des équipements métropolitains, en particulier celui des autobus express métropolitains • Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services

Ses objectifs : Bonifier graduellement l'offre de service des express métropolitains en augmentant, s'il y a lieu, le nombre d'heures de service offertes, ce qui augmente la capacité et réduit les temps d'attente pour les usagers • Implanter de nouveaux circuits d'autobus express métropolitains pour desservir une nouvelle clientèle dans des axes routiers métropolitains actuellement congestionnés : des terminus et stationnements incitatifs seront déployés en tête de ligne pour capter la clientèle, alors que des mesures préférentielles, dont des voies réservées, viendront réduire les temps de parcours des autobus, rendant ainsi le service compétitif par rapport à l'automobile

Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de banlieue projeté
- Métro

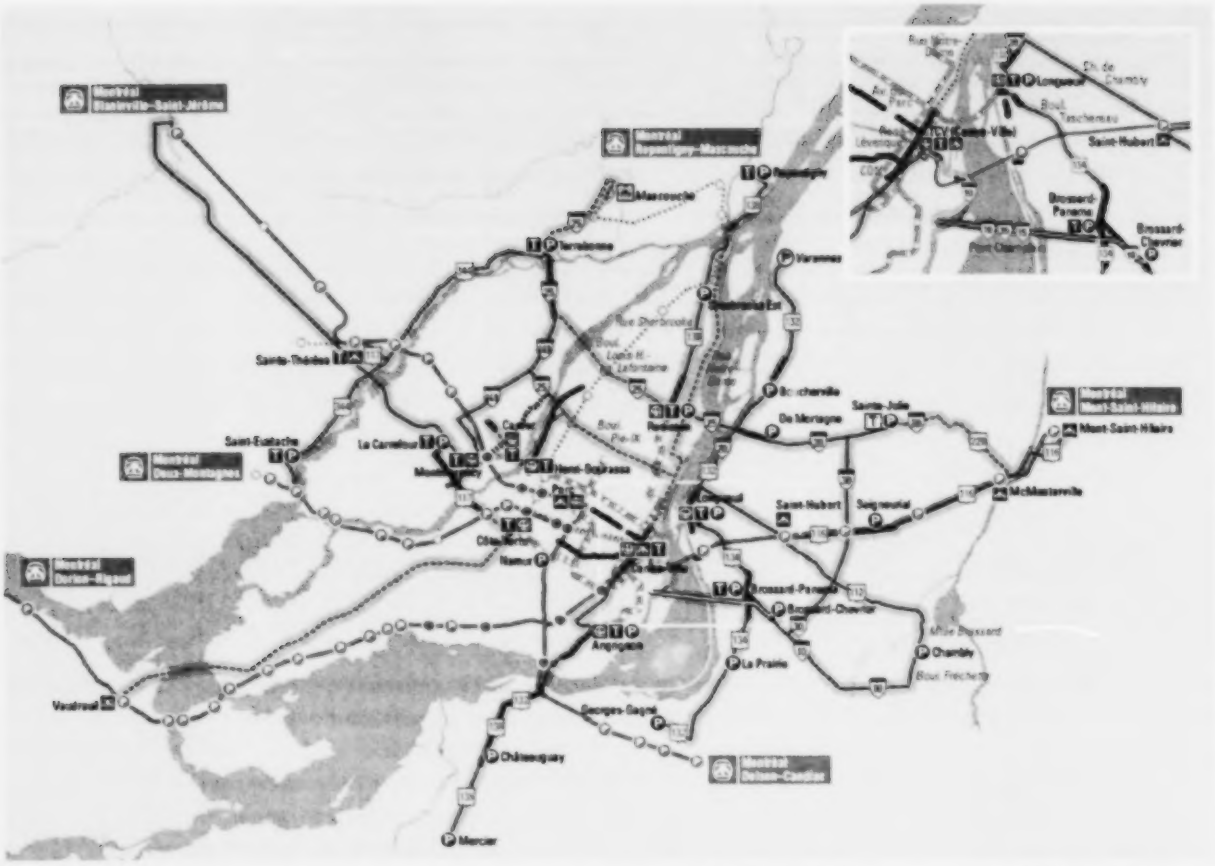
Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- P Stationnement et stationnement incitatif
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

	CARACTERISTIQUES	1997	2006	PREVISION 2007	OBJECTIF 2008
TERMINUS					
	Nombre de terminus	9	13	13	17
	Nombre de quais	113	201	201	201
	Achalandage annuel	39,7 M	49,5 M	51,1 M	51,1 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	12	19	20	20
	Nombre de cases offertes	4 600	10 400	11 400	11 700
	Achalandage annuel	1,5 M	1,9 M	2,1 M	2,2 M
	Taux d'utilisation	83%	79%	72%	79%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	3	24	31	32
	Longueur pointe du matin	47,2 km	80,8 km	83,8 km	85,3 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	71,1 km	74,1 km	75,4 km
	Achalandage annuel	16,8 M	28,1 M	29,1 M	29,5 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel		1,5 M	1,7 M	1,7 M
Express Le Carrefour	Achalandage annuel		0,2 M	0,2 M	



	CARACTÉRISTIQUES	1997	2006	PRÉVISION 2007	OBJECTIF 2008
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	13	15	17
	Nombre de quais	118	201	222	233
	Achalandage annuel	40,7 M	66,6 M	67,1 M	67,1 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	19	22	23
	Nombre de places offertes	4 600	10 495	12 833	13 133
	Achalandage annuel	0,6 M	1,9 M	2,2 M	2,2 M
	Taux d'utilisation	63%	70%	72%	73%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	29	31	32
	Longueur pointe du matin	41,2 km	83,4 km	83,4 km	85,0 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	71,1 km	71,4 km	72,9 km
	Achalandage annuel	16,0 M	26,3 M	26,6 M	26,6 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel		0,870 M	1,075 M	1,314 M
Express Le Carrefour	Achalandage annuel		0,280 M	0,224 M	

AXES AUTOROUTE 25 ET BOULEVARD PIE-IX

Dans ces axes, les travaux de prolongement et de réfection de l'autoroute 25 ainsi que l'implantation d'une nouvelle voie réservée sur le boulevard Pie-IX à Montréal contribuent à l'organisation de la desserte en transport collectif.

Consolider le réseau pour améliorer les services

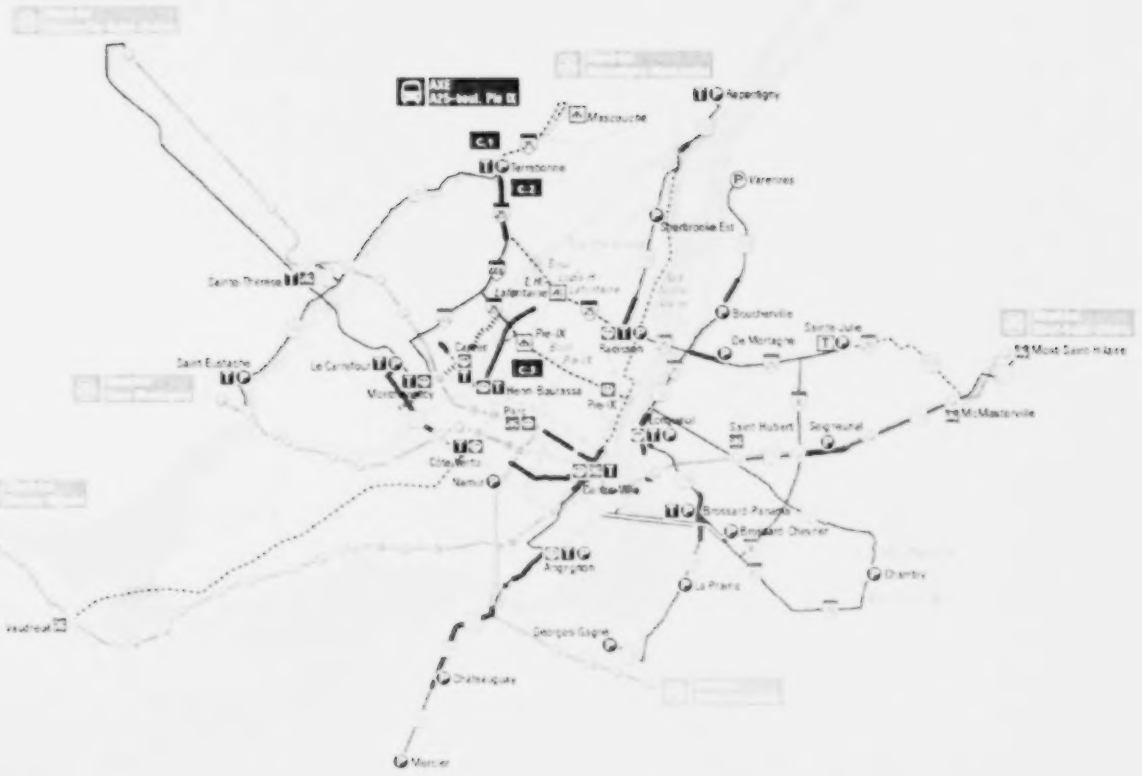
Sur l'autoroute 25 entre Laval et Terrebonne via les tronçons de voies réservées, le service d'autobus est assuré par les circuits du CRT Lanaudière vers les terminus Henri-Bourassa et Radisson, et par les circuits de la STL vers le terminus Henri-Bourassa. Le boulevard Pie-IX constitue l'un des axes de transport collectif les plus importants dans la région, avec 44 000 déplacements par jour. Cet axe relie les municipalités de Terrebonne, Laval et les arrondissements Montréal-Nord, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Rosemont–La Petite-Patrie et Mercier–Hochelaga-Maisonneuve de la Ville de Montréal).

ACHALANDAGE EN 2006

Terminus Terrebonne	1 432 000	usagers
Stationnement Terrebonne	145 600	véhicules (occupation 78 %)
Voie réservée A25	512 300	usagers
Voie réservée Pie-IX	nd	
Station de métro Pie-IX[1]	4 600 600	usagers entrants

[1] *service de la STM*

C



Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de banlieue projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- P Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

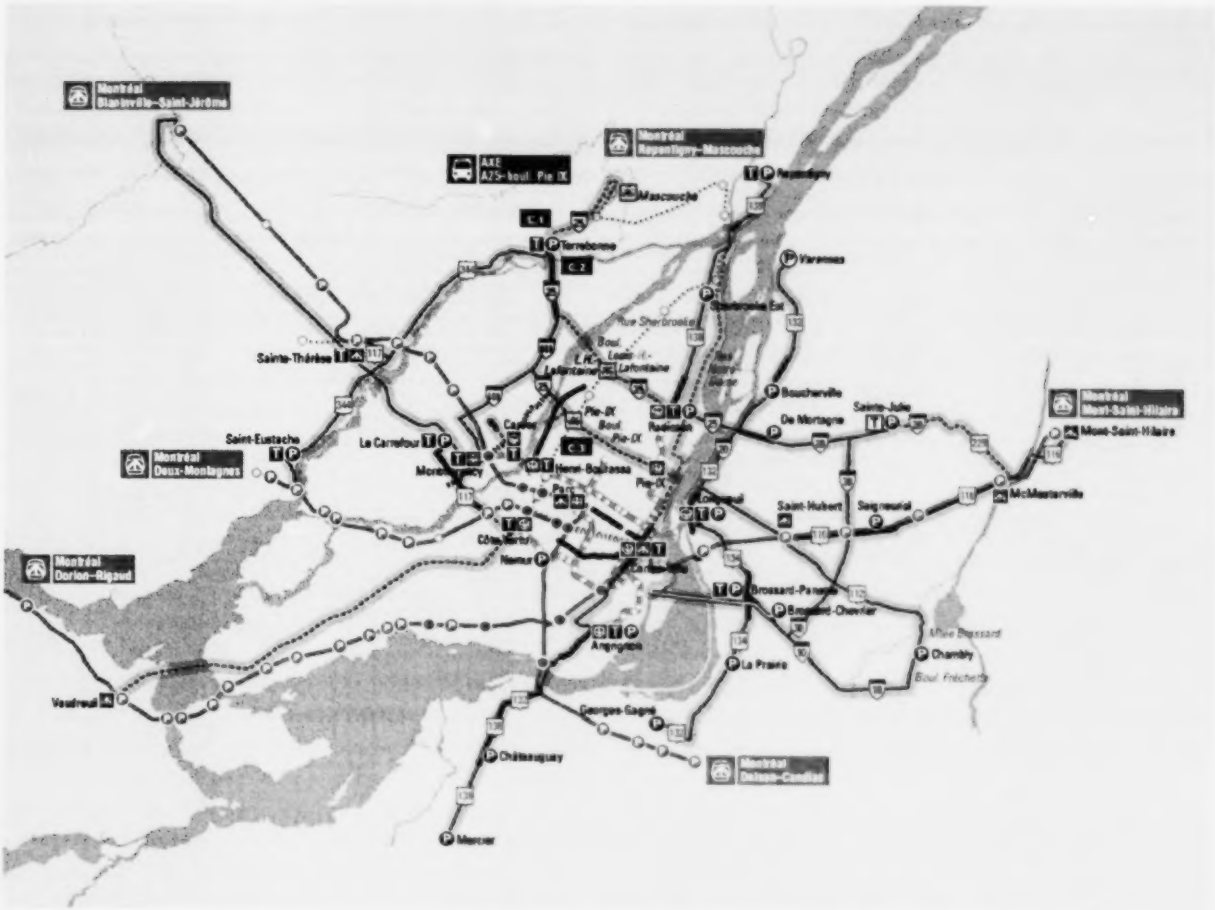
PROJET AUTORISÉ

C.1 Corridor autoroute 25 – Étude d'amélioration du transport collectif

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.2 Stationnement Terrebonne – Phase III

C.3 Voie réservée Pie-IX – Étude d'avant-projet pour l'amélioration des transports collectifs



Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de banlieue projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

PROJET AUTORISÉ

C.1 Corridor autoroute 25 – Étude d'amélioration du transport collectif

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.2 Stationnement Terrebonne – Phase III

C.3 Voie réservée Pie-IX – Étude d'avant-projet pour l'amélioration des transports collectifs

PROJET AUTORISÉ

C.1 Corridor autoroute 25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

(VILLES DE LAVAL, TERREBONNE ET MASCOUCHE)

Réf. n/d

Tout en considérant le projet du Train de l'Est et le projet de parachèvement de l'autoroute 25, l'AMT souhaite, en collaboration avec le CRT Lanaudière, poursuivre les efforts de développement du transport collectif par une bonification des services dans cet axe de déplacement du corridor Rive-Nord/Laval/Montréal. Après avoir dressé un portrait des besoins en transport collectif à court et à moyen terme dans le secteur, il faut évaluer la pertinence de bonifier les services de transport collectif sur cet axe autoroutier sur le territoire de Laval et sur le territoire du CRT Lanaudière.

En raison des conditions de congestion observées sur l'autoroute 25, cette étude a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des autobus, en particulier les services se rabattant à l'actuel terminus Terrebonne. Cette étude établira l'opportunité de prolonger cette voie réservée et d'aménager un ou des stationnements incitatifs additionnels au-delà du boulevard des Seigneurs vers Mascouche jusqu'au niveau de l'autoroute 640, voire de bonifier les services d'autobus dans cet axe à la lumière de l'analyse de la demande et de l'offre en transport collectif. Cette étude permettra ainsi d'identifier des terrains potentiels pour les stationnements en fonction des configurations projetées à court terme des réseaux de transport collectif, d'évaluer la capacité possible des stationnements en respectant les normes d'aménagement pour de tels stationnements en milieu urbain et de vérifier les conditions d'accessibilité. De plus, on y évaluera les impacts sur la circulation aux abords des sites de stationnement et concernant le prolongement de la voie réservée ou autres mesures préférentielles requises.

Finalement, ce mandat devra couvrir la préfaisabilité des concepts de stationnement et de circulation sur le prolongement de la voie réservée, et ce, à partir des données d'achalandage et de provenance des usagers potentiels. Une évaluation sommaire des coûts des infrastructures fera également l'objet de l'étude.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.2 Stationnement Terrebonne – Phase III

(VILLE DE TERREBONNE)

Réf. n/d

Avec la mise en service complète de la voie réservée de l'autoroute 25, le stationnement continue de connaître un fort succès et est utilisé presque à capacité sur une base quotidienne. Afin de poursuivre les agrandissements successifs en vue de répondre à la demande sans cesse croissante, ce projet vise à porter la capacité du site à environ 925 places aménagées de façon permanente.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

C.3 Voie réservée Pie-IX – Étude d'avant-projet pour l'amélioration des transports collectifs

(ARR. MERCIER–HOCHELAGA-MAISONNEUVE, ROSEMONT–LA PETITE-PATRIE, VILLERAY–SAINT-MICHEL–PARC-EXTENSION ET MONTRÉAL-NORD – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 2000-2033

En comptant plus de 44 000 déplacements quotidiens par transport collectif, le boulevard Pie-IX est l'un des axes les plus achalandés de déplacements par transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal et le plus important axe de transport collectif sur le territoire de l'est de Montréal.

Depuis la cessation de l'exploitation de la voie réservée Pie-IX en 2002, une augmentation des temps de parcours et une diminution de l'achalandage dans l'axe ont été observés. Afin de renforcer l'attrait du transport collectif dans le corridor Pie-IX et d'offrir une alternative à l'usage de l'automobile ainsi qu'aux clients potentiels du transport collectif et aux résidents des secteurs riverains, l'AMT réalisera en 2008 l'avant-projet d'un nouveau concept de voie réservée dans l'axe Pie-IX.

L'AMT complétera auparavant les études requises à l'identification d'un scénario optimal de projet selon un concept BRT (*Bus Rapid Transit*). Les études incluront notamment les phases préparatoires, l'identification et les analyses comparatives de scénarios potentiels, ainsi que les analyses d'exploitation et d'impacts requises afin de démontrer la faisabilité, les avantages coûts/bénéfices et l'optimisation du scénario retenu.

Des comités aviseur et technique réuniront l'AMT et ses partenaires pour soutenir le développement et la réalisation du projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,855	1,300	-	-	-	**2,155**	0,539	1,616	-

Précision : ± 30 %

AXES AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132

Dans ces axes, la desserte en transport collectif s'articule autour de la voie réservée A20 à l'approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, ainsi qu'autour de la mesure préférentielle sur la route 132 près du boulevard Montbrun. De plus, la voie réservée Saint-Charles permet un accès rapide au terminus Longueuil.

Consolider le réseau pour améliorer les services

L'axe de l'autoroute 20 est desservi par les circuits du RTL en direction des terminus Longueuil et Radisson, ainsi que par les circuits offerts par la Ville de Sainte-Julie vers les terminus Longueuil, Boucherville et Centre-ville. Deux stationnements incitatifs à Sainte-Julie et à Boucherville (de Mortagne) aménagés de façon temporaire, ainsi qu'un court tronçon de voie réservée sur l'autoroute 20 ouest à l'approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, desservent les usagers des transports collectifs.

L'axe de la route 132 est desservi par le CIT de Sorel-Varennes en direction du terminus Longueuil. Les usagers bénéficient d'un tronçon de voie réservée sur la route 132, à l'approche du boulevard Montbrun à Boucherville. De plus, un nouveau terminus sera aménagé à Boucherville. Il sera en opération en octobre 2007.

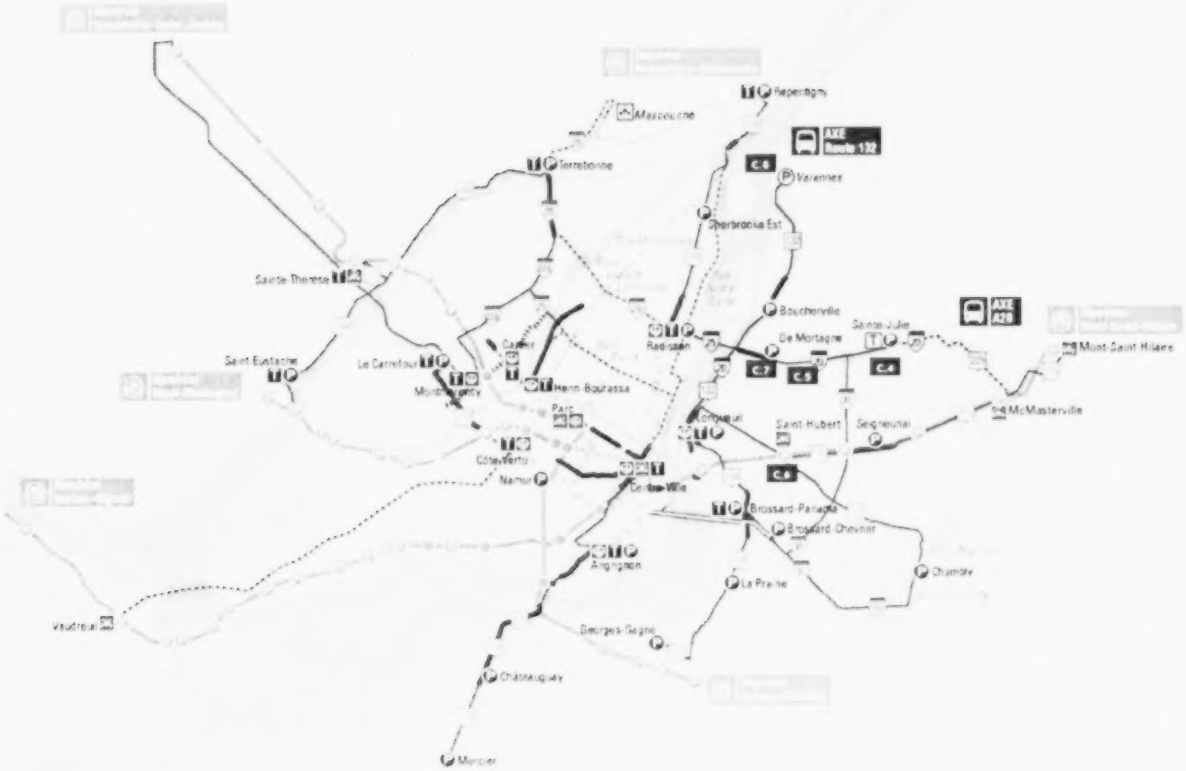
Ces deux axes sont sujets à de fortes congestions : approche de l'échangeur autoroute 20/route 132, approche du pont-tunnel Louis-H.- Lafontaine, approche du terminus Longueuil. Dans ce corridor offrant un bon potentiel de développement, l'AMT souhaite implanter des mesures préférentielles afin d'y réduire les temps de parcours et de régulariser les services.

ACHALANDAGE EN 2006

Mesure préférentielles Route132/Montbrun	191 938	usagers
Stationnement Sainte-Julie	45 100	véhicules (occupation 88 %)
Stationnement De Mortagne	15 300 véhicules	(occupation 48 %)
Voie réservée A20	55	700 usagers
Voie réservée Saint-Charles (axe Saint-Charles/Riverside)	1 192 200	usagers
Terminus Longueuil	11 927 800	usagers
Station de métro Longueuil[1]	7 002 200	usagers entrants

[1] service de la STM

C



Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de banlieue projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.4 Terminus et stationnement Sainte-Julie

C.5 Corridor autoroute 20 – Voie reservee et mesures préferentielles

C.6 Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II

C.7 Stationnement De Mortagne

C.8 Stationnement route 132 – Secteur Varennes-Vercheres

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.4 Terminus et stationnement Sainte-Julie

C.5 Corridor autoroute 20 – Voie réservée et mesures préférentielles

C.6 Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II

C.7 Stationnement De Mortagne

C.8 Stationnement route 132 – Secteur Varennes-Verchères

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.4 Terminus et stationnement Sainte-Julie

(VILLE DE SAINTE-JULIE)

Réf. 2000-1016

Le stationnement incitatif Sainte-Julie a atteint sa capacité et le stationnement de l'aréna municipal voisin est utilisé pour absorber les débordements. De plus, le nombre de quais pour autobus y est insuffisant. En raison des développements prévus à ce jour dans ce secteur, un agrandissement ne peut être réalisé de façon permanente. Ainsi, pour répondre à la demande et favoriser l'intégration des services de transport collectif régionaux, l'AMT propose de construire un terminus métropolitain sur un autre site, soit dans la bretelle de la sortie 102 de l'autoroute 20. Ce terminus projeté de six quais et de 500 places de stationnement incitatif sera mitoyen avec le viaduc du boulevard Fer-à-Cheval, permettant ainsi le branchement avec l'actuelle piste cyclable. Réalisé en première phase, il constituera la tête de pont des services d'autobus qui circulent dans le corridor de l'autoroute 20. Ce projet implique la relocalisation des bretelles d'autoroute pour accéder au réseau municipal, la construction du boulevard Armand-Frappier entre le chemin Fer-à-Cheval et les bretelles, le prolongement de la rue Murano ainsi que le réaménagement du carrefour Fer-à-Cheval et Armand-Frappier. L'AMT propose un partage des frais avec la Ville de Sainte-Julie pour ces derniers travaux.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
1,250	5,790	-	-	-	**7,040**	1,535	4,605	0,900

Précision : ± 30 %

C.5 Corridor autoroute 20 – Voie réservée et mesures préférentielles

(VILLES DE BOUCHERVILLE, LONGUEUIL ET SAINTE-JULIE)

Réf. 2000-2014

Le plan de déploiement des interventions de transport collectif dans le corridor de l'autoroute 20, entre Sainte-Julie et le terminus Radisson, récemment préparé par l'AMT en collaboration avec ses partenaires (2005), prévoit implanter à moyen terme une voie réservée sur l'accotement de l'autoroute 20, en direction de Montréal, entre le poste de pesée (Boucherville) à proximité de l'autoroute 30 et la voie réservée actuelle au niveau du boulevard de Mortagne (2,2 M$).

Néanmoins, les mesures suivantes (0,3 M$) sont requises à court terme (2008) :

- des mesures préférentielles au carrefour Nobel/Fer-à-Cheval, à Sainte-Julie, afin de permettre aux autobus de la Ville de Sainte-Julie de tourner à gauche à partir de la troisième voie en période de pointe de l'après-midi
- une nouvelle voie de virage à gauche au carrefour constitué par les bretelles autoroute 20/de Mortagne/Volta à Boucherville pour le circuit 61 RTL en pointe du soir

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,375	0,300	-	2,200	-	**2,875**	0,719	2,156	-

Précision : ± 30 %

C.6 Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly–Saint-Hubert – Phases I et II

(ARR. SAINT-HUBERT ET LONGUEUIL – VILLE DE LONGUEUIL)

Réf. 2000-2052 2053

Depuis 2007, suite à l'étude de transport collectif de l'axe Chambly/Cousineau et dans le cadre de l'élaboration du concept de gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert, l'AMT souhaite investir pour réduire les retards des autobus dans l'échangeur Saint-Hubert. Dans une première phase, une voie réservée pour autobus sera aménagée sur le boulevard Cousineau à Saint-Hubert, entre la rue Coderre et le chemin de Chambly. Le boulevard Cousineau sera élargi à partir d'un point situé à environ 200 m à l'ouest du boulevard Gareau jusqu'au chemin Chambly. De la rue Coderre jusqu'à ce point, une voie de circulation sera retranchée et sera réservée au transport collectif par autobus. Dans cette même phase, une voie réservée sera aménagée sur le chemin de Chambly entre le viaduc du CN et le chemin de la Savane. Ces deux tronçons bénéficieront aux autobus du RTL et du CIT Chambly-Richelieu-Carignan en direction du terminus Longueuil. Ces mesures permettront également d'améliorer l'accès à la gare à partir de Saint-Hubert, en réduisant les retards des autobus et en permettant l'aménagement d'un arrêt de correspondance. En phase II, un autre tronçon sera aménagé en direction de Saint-Hubert entre le boulevard Vauquelin jusqu'au viaduc du CN. Tout comme les projets de la phase I, l'aménagement de ce tronçon de voie réservée réduira les retards encourus par les autobus tout en améliorant l'accès à la gare Saint-Hubert.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
1,275	2,550	-	-	-	**3,825**	0,956	2,869	-

Précision : ± 30 %

C.7 Stationnement De Mortagne

(VILLE DE BOUCHERVILLE)

Réf. 2000-1027

Aménagé en 1995 de façon temporaire à titre de mesure de mitigation lors de travaux majeurs sur le pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, le stationnement De Mortagne sera aménagé de manière permanente. Il servira à intercepter les automobilistes circulant sur l'autoroute 20 vers Montréal. Avec la mise en place prévue d'une voie réservée aux autobus dans le corridor de l'autoroute 20, en direction de Montréal, entre l'autoroute 30 et le pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, ces automobilistes auront un accès direct à un service de transport collectif de haute qualité. Lorsque joint au scénario de voie réservée sur l'autoroute 20, le concept permanent du stationnement De Mortagne s'accompagne d'une bretelle d'accès pour les autobus de l'autoroute au stationnement. Cette bretelle exclusive permettra aux autobus arrivant de la voie réservée sur l'autoroute d'éviter la bretelle de sortie vers la rue Ampère et d'avoir à traverser l'intersection contrôlée par des feux, ce qui permettra aux autobus de réaliser des gains de temps, en fonction des délais à l'approche sud.

De façon générale, ce stationnement offrira une centaine de places de stationnement additionnelles et comprendra quatre quais d'embarquement et de débarquement, dont deux pourraient être utilisés comme des quais de régulation à court et à moyen terme. À long terme, il serait possible d'aménager environ 230 places de stationnement supplémentaires et des quais de régulation additionnels.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	-	1,000	-	**1,000**	0,250	0,750	-

Précision : ± 30 %

C.8 Stationnement route 132 – Secteur Varennes-Verchères

(Villes de Verchères et Varennes)

Réf. 2000-1023

Ce projet vise à implanter un nouveau stationnement incitatif à Varennes pour améliorer l'accès au transport collectif pour les résidents de l'axe de la route 132 se déplaçant avec le CIT de Sorel-Varennes vers le terminus Longueuil. À Varennes, le site préconisé ne peut être développé à court terme, car il est situé en territoire agricole. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,800	-	-	-	**0,800**	0,200	0,600	-

Précision : ± 30 %

AXES AUTOROUTE 10 ET AUTOROUTE BONAVENTURE

Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la voie réservée en site propre de l'autoroute 10 ainsi que le long de la voie réservée à contre-sens sur le pont Champlain. De plus, des mesures préférentielles, en particulier des voies réservées, permettent un accès plus rapide au Terminus Centre-ville.

Consolider le réseau pour améliorer les services

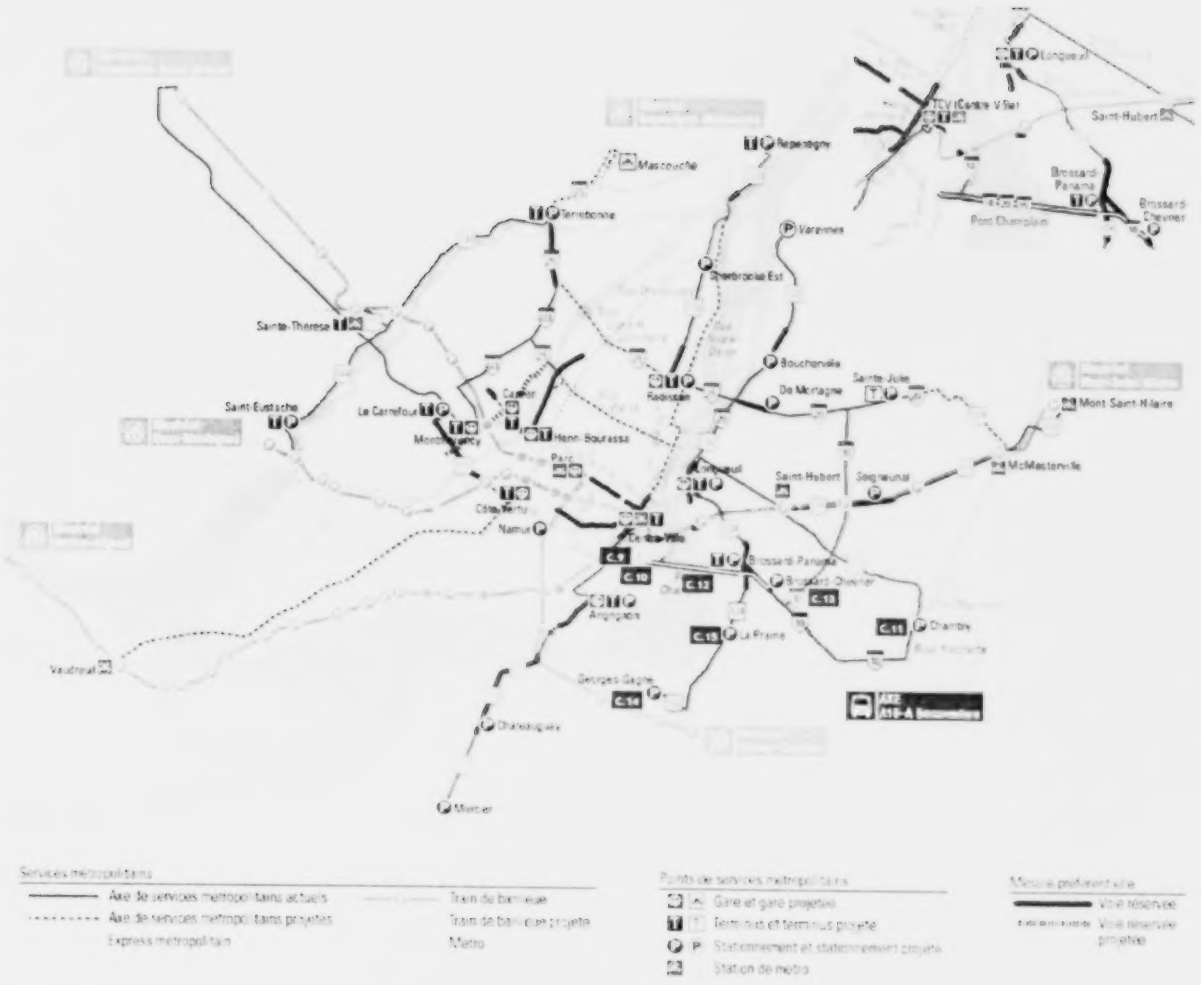
Le corridor de l'autoroute 10 constitue le deuxième plus important axe de transport collectif interrives, entre la banlieue et l'île de Montréal, dans toute la région métropolitaine. Avec quelque 17 000 usagers empruntant la voie réservée du pont Champlain en période de pointe du matin dans près de 400 autobus, cet axe se classe tout juste derrière la ligne 4 (jaune) du métro vers Longueuil en terme d'achalandage. Le service d'autobus est offert par l'AMT, par le RTL, par les CIT Le Richelain, Chambly-Richelieu-Carignan, Roussillon et de la Vallée du Richelieu, ainsi que par les Villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Sainte-Julie. À la lumière des récents succès d'utilisation de cet axe, l'AMT souhaite planifier à court et à moyen terme les interventions pour autobus requises afin de répondre à la demande, d'attirer de nouveaux clients et de maintenir des conditions de circulation performantes pour les autobus dans ce corridor.

ACHALANDAGE EN 2006

Stationnement Chambly	55 700	véhicules (taux occupation 77 %)
Stationnement Chevrier	327 600	véhicules (taux occupation 66 %)
Axe A10/Pont Champlain (incluant MP Chevrier, VR De l'Inspecteur)	6 484 700	usagers
Terminus Panama	2 091 300	usagers
Stationnement Panama	249 800	véhicules (taux occupation 96 %)
Terminus Centre-ville	10 457 500	usagers
Station de métro Bonaventure[1]	6 683 800	usagers entrants

[1] *service de la STM*

C



PROJETS AUTORISÉS

C.9 Terminus Centre-ville – Augmentation de la capacité – Études

C.10 Voie réservée entre l'autoroute Bonaventure et le pont Champlain (élargissement pont Clément et viaduc vers l'esplanade du pont Champlain) – Étude d'avant-projet

C.11 Stationnement Chambly – Phase II

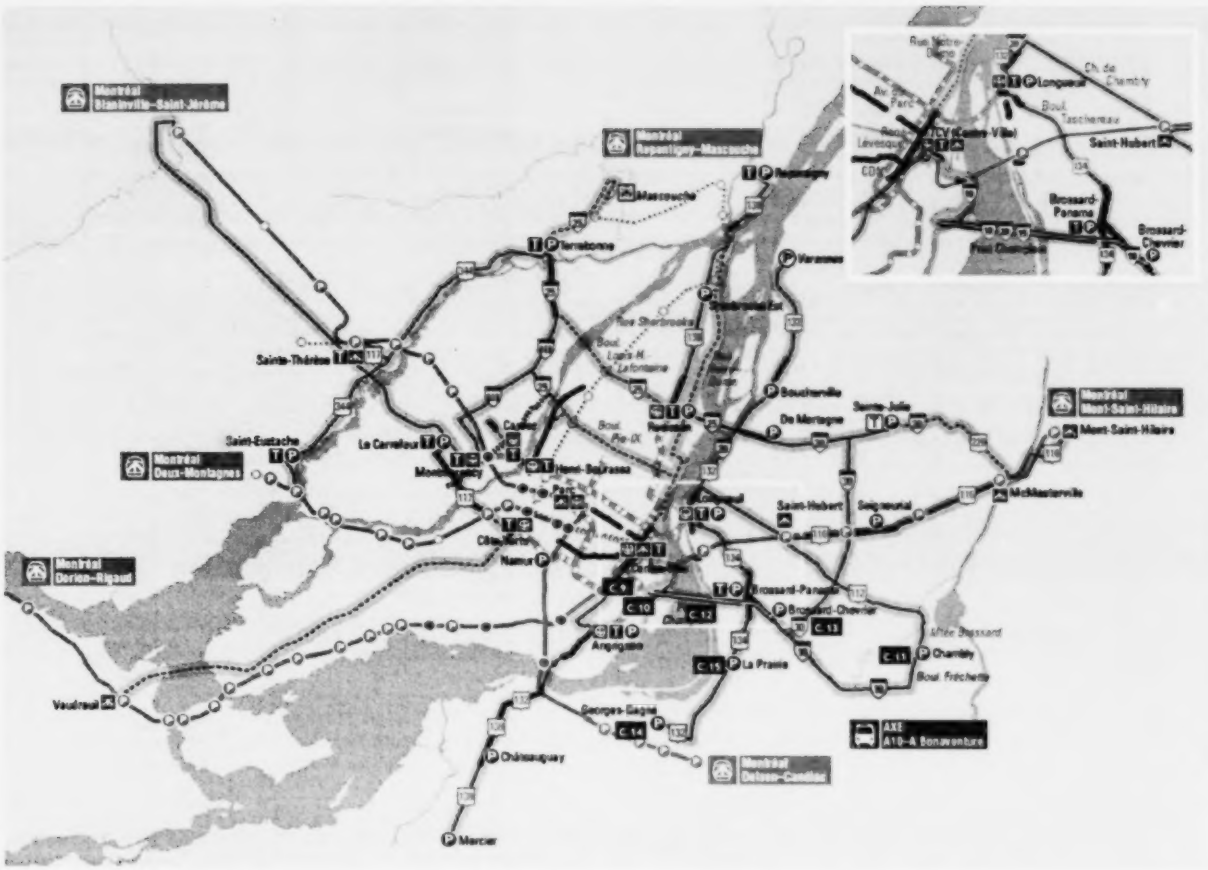
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.12 Terminus et stationnement Brossard/Panama – Réorganisation des quais et avant-projet bretelle Pelletier

C.13 Stationnement Chevrier – Agrandissement

C.14 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement

C.15 Stationnement La Prairie – Agrandissement



Services métropolitains
- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de banlieue projeté
- Métro

Points de services métropolitains
- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle
- Voie réservée
- Voie réservée projetée

PROJETS AUTORISÉS

C.9 Terminus Centre-ville – Augmentation de la capacité – Études

C.10 Voie réservée entre l'autoroute Bonaventure et le pont Champlain (élargissement pont Clément et viaduc vers l'esplanade du pont Champlain) – Étude d'avant-projet

C.11 Stationnement Chambly – Phase II

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.12 Terminus et stationnement Brossard/Panama – Réorganisation des quais et avant-projet bretelle Pelletier

C.13 Stationnement Chevrier – Agrandissement

C.14 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement

C.15 Stationnement La Prairie – Agrandissement

PROJETS AUTORISÉS

C.9 Terminus Centre-ville – Augmentation de la capacité – Études

(ARR. VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 2000-8002

Le Terminus Centre-ville (TCV) joue un rôle stratégique pour le transport public entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal. Aménagé dans le centre-ville de Montréal, au premier sous-sol de l'édifice du 1000, rue De La Gauchetière et borné par les rues Saint-Antoine, Mansfield, De La Gauchetière et de la Cathédrale, il offre 21 quais aux 10 organismes d'exploitation qui y effectuent quotidiennement près de 900 mouvements d'autobus, soit un achalandage de 40 000 usagers concentrés essentiellement en périodes de pointe. L'AMT a entrepris le déploiement d'une stratégie soutenue d'interventions dans l'axe de l'autoroute 10/Pont Champlain afin d'accroître l'achalandage en transport collectif. Le TCV a enregistré ainsi une hausse annuelle d'achalandage d'environ 3 %.

Compte tenu de la demande, de la configuration des quais et des aires d'exploitation disponibles, les problématiques liées à un taux d'utilisation supérieur à la capacité d'accueil sont de plus en plus apparentes, autant pour les usagers (aires de circulation et d'attentes) que pour les exploitants (nombre de quais, manœuvres d'accès). La capacité d'accueil des véhicules et des aires pour la clientèle est dépassée en périodes de pointe, occasionnant des retards de service et de la congestion à l'intérieur du terminus. Le besoin d'espaces et de quais additionnels est important et en croissance.

À court terme (2007-2008), l'AMT procède à une révision des opérations du TCV pour améliorer les conditions d'exploitation actuelles. Elle poursuivra ses efforts pour identifier et développer une capacité additionnelle d'exploitation malgré la rareté de sites disponibles et les conditions de circulation et d'urbanisme très exigeantes au cœur du centre-ville de Montréal. L'AMT souhaite ainsi créer une nouvelle interface de service en dehors du terminus actuel afin d'accroître la capacité d'accueil au centre-ville pour les véhicules en service dans l'axe de l'autoroute 10/Pont Champlain.

Advenant la disponibilité d'un site satisfaisant situé à proximité du TCV et l'obtention des autorisations requises pour son exploitation, le projet consistera à construire un terminus temporaire d'appoint pouvant offrir de nouveaux quais d'autobus (phase I).

À long terme, un SLR pourrait remplacer les services d'autobus actuels dans l'axe de l'autoroute 10/Pont Champlain, ce qui terminerait les opérations au terminus actuel. Advenant cependant le maintien de l'exploitation actuelle par autobus dans l'axe considéré, l'aménagement d'un terminus d'appoint, à situer à proximité du terminus actuel et pouvant incorporer de nombreux nouveaux quais d'autobus, s'avérera nécessaire afin d'offrir les infrastructures requises pour le développement du transport collectif interrives. L'AMT procédera en 2008 aux études préparatoires et au développement préliminaire de ce concept d'aménagement d'un nouveau terminus d'appoint. Les coûts de construction seront précisés en 2008 (phase II).

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,400	-	-	-	**0,700**	0,700	-	-

Précision : ± 30 %

C.10 Voie réservée entre l'autoroute Bonaventure et le pont Champlain (élargissement pont Clément et viaduc vers l'esplanade du pont Champlain) – Étude d'avant-projet

(ARR. SUD-OUEST ET VERDUN – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

Conformément au plan de déploiement des services d'autobus dans l'axe de l'autoroute 10, l'AMT réalisera une étude d'avant-projet afin d'implanter une voie réservée bidirectionnelle en site propre entre l'autoroute Bonaventure et la voie réservée actuelle du pont Champlain. Ce projet d'environ 31,0 M$ comprend deux volets, soit l'élargissement du pont Clément, qui relie l'île des Sœurs à l'autoroute Bonaventure, ainsi que la construction d'une structure reliant le pont Clément directement à l'esplanade centrale du pont Champlain, par une voie réservée bidirectionnelle permanente. L'étude comprendra d'abord une analyse de la faisabilité et de l'opportunité du projet, en collaboration avec les nombreux partenaires impliqués et dans le respect des orientations de la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain pour le pont Champlain, et de la Société du Havre de Montréal pour l'autoroute Bonaventure. Un avant-projet sera ensuite développé pour la solution jugée préférable par tous les intervenants.

Selon les études antérieures effectuées par l'AMT, un tel lien direct offrirait des gains de temps majeurs pour le transport collectif en permettant d'éviter l'important détour par la bretelle Wellington et le feu de circulation donnant accès à la voie réservée en après-midi. Ces gains permettraient des économies substantielles pour les exploitants de transport collectif, tant en termes de temps de parcours que de régularité, dans les deux directions et durant les deux périodes de pointe de la journée.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,300	-	-	-	**0,300**	0,300	-	-

C.11 Stationnement Chambly – Phase II

(VILLE DE CHAMBLY)

Réf. 2000-1026

Ce stationnement incitatif est localisé le long du boulevard Fréchette, à l'intersection avec le boulevard Brassard, à Chambly. Les autobus du CIT Chambly-Richelieu-Carignan desservent ce stationnement pour se diriger directement vers le centre-ville, sans arrêt, en empruntant l'axe Bonaventure/autoroute 10. Le stationnement, qui compte 210 places, a atteint sa capacité. Avec un accroissement enregistré de 10 % à 15 % annuellement, et de manière à répondre à la demande croissante anticipée, l'AMT, en collaboration avec la Ville de Chambly, vise à doter le stationnement de 120 places additionnelles, amenant sa capacité à 330 places.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,015	0,510	-	-	-	**0,525**	0,131	0,394	-

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.12 Terminus et stationnement Brossard/Panama – Réorganisation des quais et avant-projet bretelle Pelletier

(VILLE DE BROSSARD)

Réf. 2000-1514

Le réaménagement géométrique de l'échangeur Taschereau et la construction du tronçon de voie réservée aux autobus au centre de cet échangeur modifieront les voies d'accès des autobus au terminus Brossard/Panama. Ces modifications auront un impact considérable sur le fonctionnement du terminus existant et sur la capacité et l'accessibilité du stationnement incitatif qui lui est adjacent.

Deux concepts ont été développés en collaboration avec nos partenaires impliqués. S'appuyant sur une étude comparative des avantages-coûts, l'option retenue (8,5 M$) implique une relocalisation du terminus à proximité de l'échangeur Taschereau afin de résoudre les contraintes d'opération et de sécurité qui affectent actuellement le terminus. Cette option est compatible avec l'aménagement éventuel d'un SLR dans l'axe de l'autoroute 10.

À la demande du RTL, l'AMT examinera l'opportunité et la faisabilité d'aménager un lien direct entre le nouvel emplacement du terminus et la rue Pelletier. Les estimations préliminaires de cette bretelle, évaluées à 5,0 M$, seront précisées lors d'une étude d'avant-projet. Une telle bretelle permettrait de réduire les véhicules-km encourus par les transporteurs et les temps de déplacement des usagers.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,500	3,600	4,100	-	**8,500**	2,125	6,375	-

Précision : ± 30 %

C.13 Stationnement Chevrier – Agrandissement

(VILLE DE BROSSARD)

Réf. 5000-8010

Depuis le début de l'année 2007, la moyenne mensuelle d'achalandage du stationnement Chevrier oscille autour de 80 %, soit une hausse de 40 points depuis 2004. La congestion routière de l'axe autoroute 10/Pont Champlain et la qualité du service offert par l'AMT sont en partie responsables de ce succès. Dans le but de poursuivre la croissance sur cet équipement métropolitain, l'AMT étudie la possibilité d'accroître la capacité d'accueil pour les automobiles d'environ 500 places. Cette hausse portera le nombre de places de stationnement à près de 2 500 et fera de ce stationnement incitatif le plus grand sur le territoire de l'AMT.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,100	1,400	-	-	**1,500**	0,375	1,125	-

Précision : ± 30 %

C.14 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement

(VILLE DE DELSON)

Réf. 2000-1024

Le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson est aménagé temporairement le long du boulevard Georges-Gagné dans l'emprise de la route 132. Les autobus du CIT Roussillon desservent ce stationnement pour se diriger directement vers le centre-ville, sans arrêt, en empruntant l'axe Bonaventure/autoroute 10 via les autoroutes 15 et 30. Malgré la mise en service de la ligne de trains de banlieue Montréal/Delson-Candiac en septembre 2001, l'utilisation du stationnement s'est maintenue à un niveau élevé grâce à la fréquence élevée du service d'autobus du CIT Roussillon à cet endroit et aux temps de parcours compétitifs permis par la voie réservée du pont Champlain. L'AMT prévoit l'aménagement permanent d'environ 450 places de stationnement. Le réaménagement de ce stationnement incitatif sera intégré à l'échéancier de construction du réaménagement de la route 132 piloté par le MTQ. Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,150	1,650	-	-	**1,800**	0,450	1,350	-

Précision : ± 30 %

C.15 Stationnement La Prairie – Agrandissement

(VILLE DE LA PRAIRIE)

Réf. n/d

Depuis son inauguration en 1997, la fréquentation de ce stationnement affiche une croissance annuelle de plus de 20 %. Un agrandissement en 2000 a porté la capacité d'accueil à 524 véhicules. Depuis, le stationnement incitatif est utilisé à plus de 80 % de sa capacité. Le projet vise à examiner la possibilité d'ajouter 100 places sur un terrain adjacent, propriété du MTQ.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,300	-	-	-	**0,300**	0,075	0,225	-

Précision : ± 30 %

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE - EST DE MONTRÉAL

Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la rue Sherbrooke, via les voies réservées du pont Le Gardeur, de la rue Sherbrooke Est et ce, jusqu'à la station de métro Radisson, qui jouxte le terminus et le stationnement du même nom.

Consolider le réseau pour améliorer les services

L'AMT a entrepris d'améliorer l'offre de transport collectif dans le corridor de déplacements reliant la MRC de L'Assomption et l'est de Montréal au centre-ville, ce qui a déjà permis notamment d'aménager un stationnement incitatif à la station de métro Radisson à Montréal, d'agrandir le stationnement incitatif Sherbrooke à Montréal, d'aménager un terminus et un stationnement incitatif à Repentigny, et d'implanter une voie réservée sur le pont Le Gardeur pour les autobus se dirigeant vers les terminus Honoré-Beaugrand et Radisson.

L'AMT poursuit ses efforts pour améliorer graduellement l'offre de transport collectif dans le corridor.

ACHALANDAGE EN 2006

Terminus Repentigny	313 800	usagers
Stationnement Repentigny	37 100	véhicules (taux occupation 55 %)
Axe Sherbrooke (incluant une section via le pont Le Gardeur)	1 410 300	usagers
Terminus Radisson	3 865 000	usagers
Stationnement Radisson	134 100	véhicules (taux occupation 100 %)
Station de métro Radisson[1]	3 222 500	usagers entrants

[1] *service de la STM*

PROJETS À L'ETUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.16 Rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est – Mesures préférentielles

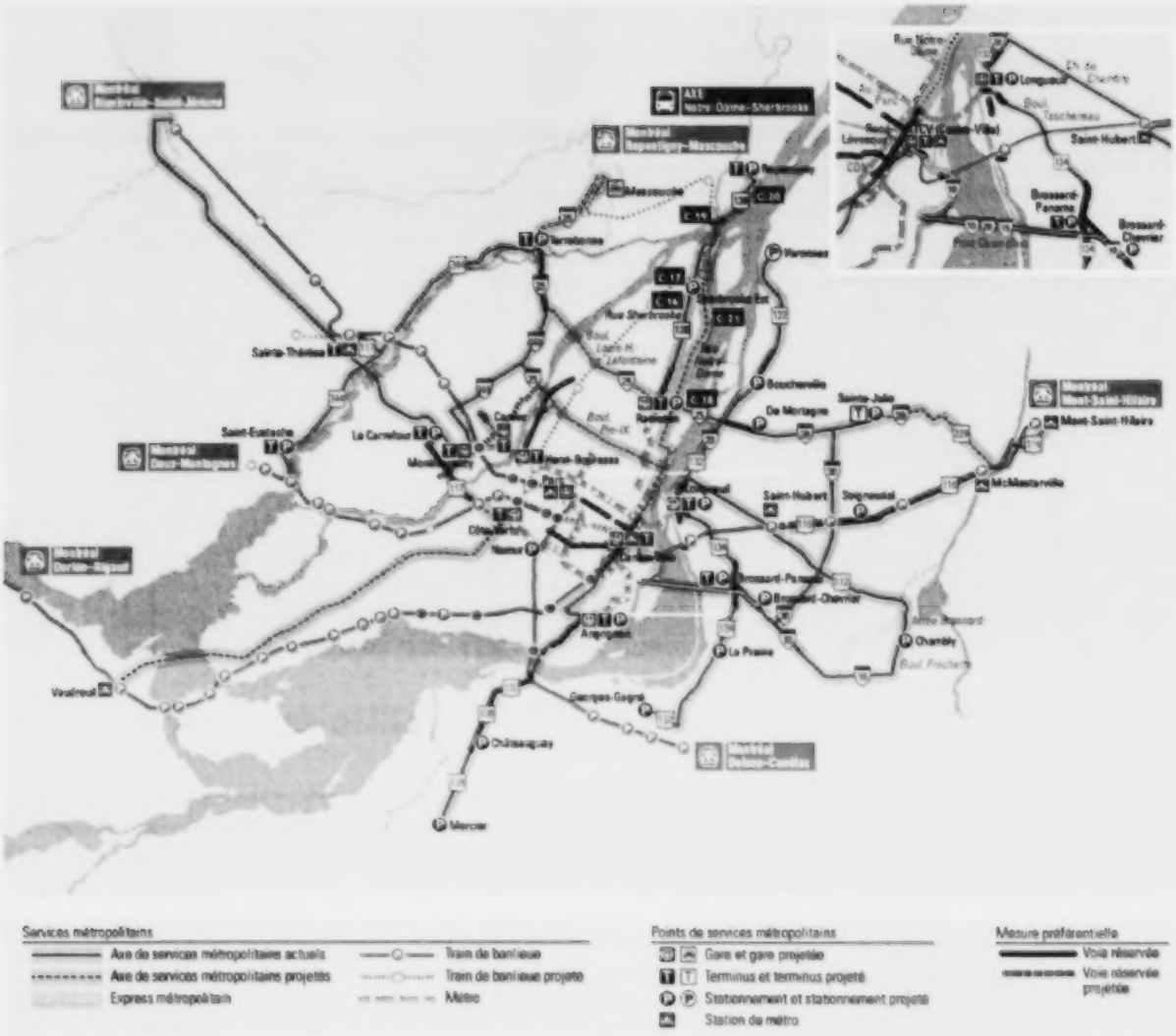
C.17 Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles

C.18 Stationnement Radisson – Agrandissement

C.19 Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles

C.20 Stationnement Rive-Nord Est – Phase II

C.21 Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire CN à l'est de l'autoroute 25 et tronçon Souligny à l'ouest de l'autoroute 25 à Montréal



PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.16 Rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est – Mesures préférentielles

C.17 Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles

C.18 Stationnement Radisson – Agrandissement

C.19 Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles

C.20 Stationnement Rive-Nord Est – Phase II

C.21 Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire CN à l'est de l'autoroute 25 et tronçon Souligny à l'ouest de l'autoroute 25 à Montréal

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.16 Rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est – Mesures préférentielles

(VILLE DE MONTRÉAL-EST)

Réf. 2000-2018

Le projet consiste à implanter une voie réservée sur la rue Sherbrooke Est, direction ouest, vers le centre-ville, entre la 1e Avenue et la rue Marien, de manière à permettre aux autobus de contourner la congestion de la pointe du matin à l'approche de la rue Marien. Une courte voie réservée pour autobus, comportant une mesure préférentielle aux feux, sera aménagée en amont de l'intersection. Ce projet inclut également des interventions sur la programmation des contrôleurs de feux de circulation situés entre Marien et Georges-V. L'ensemble des mesures permettra un gain de temps et une régularité accrue. Les travaux de déplacement des services publics et d'aménagement de la voie réservée seront réalisés en 2008.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,850	0,250	-	-	-	**1,100**	0,275	0,825	-

Précision : ± 20 %

C.17 Stationnement et terminus Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles

(ARR. RIVIÈRE-DES-PRAIRIES–POINTE-AUX-TREMBLES – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 2000-2018

Après le succès obtenu par la combinaison du stationnement Sherbrooke Est aux services des express de la STM, l'AMT a graduellement augmenté la capacité du stationnement en optimisant son aménagement. Le stationnement de 325 places présente un taux d'occupation de plus de 62 %. Dans le cadre des développements prévus par la Ville de Montréal dans l'axe Sherbrooke, soit la révision de l'intersection Henri-Bourassa/Sherbrooke, le stationnement devra être relocalisé. Le projet sera donc d'implanter un stationnement incitatif sur un nouveau site à proximité des équipements actuels. L'échéancier du projet devra s'arrimer avec celui des travaux réalisés par la Ville de Montréal. L'ensemble des services de transport collectif desservant la pointe est de l'île, soit le stationnement incitatif Sherbrooke Est, la future gare Pointe-aux-Trembles et un éventuel terminus d'autobus, pourraient être regroupés sur un site unique pour améliorer le service offert à la clientèle, dans le cadre de la mise en place de la ligne du Train de l'Est. La première phase du projet consiste à acquérir les terrains pour ensuite y aménager le stationnement. Ce site offre donc un potentiel pour la relocalisation du stationnement Sherbrooke à court terme.

Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,150	1,850	2,700	-	-	**4,700**	1,175	3,525	-

Précision : ± 30 %

C.18 Stationnement Radisson – Agrandissement

(VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

Le stationnement incitatif Radisson, d'une capacité de 527 places, affiche régulièrement complet, avec un taux d'utilisation de 100 % dans la dernière année. L'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 100 places en bordure du stationnement actuel, dans la mesure où les terrains seront rendus disponibles. Ce projet porterait le nombre de places à 627.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,100	0,500	-	-	**0,600**	0,150	0,450	-

Précision : ± 30 %

C.19 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles

(VILLE DE REPENTIGNY)

Réf. 2000-2021

En direction de Montréal en pointe du matin, des retards importants sont observés aux approches est des intersections Iberville, Claude-David et Notre-Dame-des-Champs, à Repentigny, en amont du pont Le Gardeur. Le projet consiste à mettre en place une voie réservée en rive par l'ajout d'une nouvelle voie en direction ouest sur la rue Notre-Dame, entre les rues Iberville et Notre-Dame-des-Champs. À la lumière des aménagements locaux comparables proposés par la STM sur la rue Notre-Dame et sur la rue Sainte-Catherine, ce projet s'inscrit dans la planification d'interventions sur cet axe et fait suite aux travaux déjà réalisés à Repentigny (terminus, stationnement, voie réservée sur le pont Le Gardeur). Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,030	-	-	1,120	-	**1,150**	0,287	0,863	-

Précision : ± 30 %

C.20 Stationnement Rive-Nord Est – Phase II

(VILLE DE REPENTIGNY)

Réf. 2000-1015

Ce projet, qui constitue une des deux têtes de ligne du service dans ce corridor de l'Est, vise à offrir aux résidents de la couronne rive-nord est et de Charlemagne un meilleur accès vers le centre-ville de Montréal. Il s'inscrit dans le cadre du déploiement dans ce corridor d'un service de transport collectif à haute performance vers le centre de l'île destiné aux résidents de la MRC de L'Assomption et de l'est de Montréal. Ce projet, localisé à l'intersection des rues Iberville et Notre-Dame à Repentigny, pourrait desservir, tant à court terme qu'à long terme, les usagers des autobus directement vers Montréal ou vers une des gares du service de trains à l'étude. Une étude de faisabilité sera réalisée quant à l'utilisation à des fins de stationnement incitatif et de terminus d'autobus du terrain actuellement occupé par le centre d'achats Place Repentigny, ainsi que les mesures préférentielles requises. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des études d'avant-projet.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,080	0,608	-	-	-	**0,688**	0,172	0,516	-

Précision : ± 30 %

C.21 Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire CN à l'est de l'autoroute 25 et tronçon Souligny à l'ouest de l'autoroute 25 à Montréal

(ARR. RIVIÈRE-DES-PRAIRIES–POINTE-AUX-TREMBLES ET MERCIER–HOCHELAGA-MAISONNEUVE – VILLE DE MONTRÉAL – VILLE DE MONTRÉAL-EST)

Réf. n/d

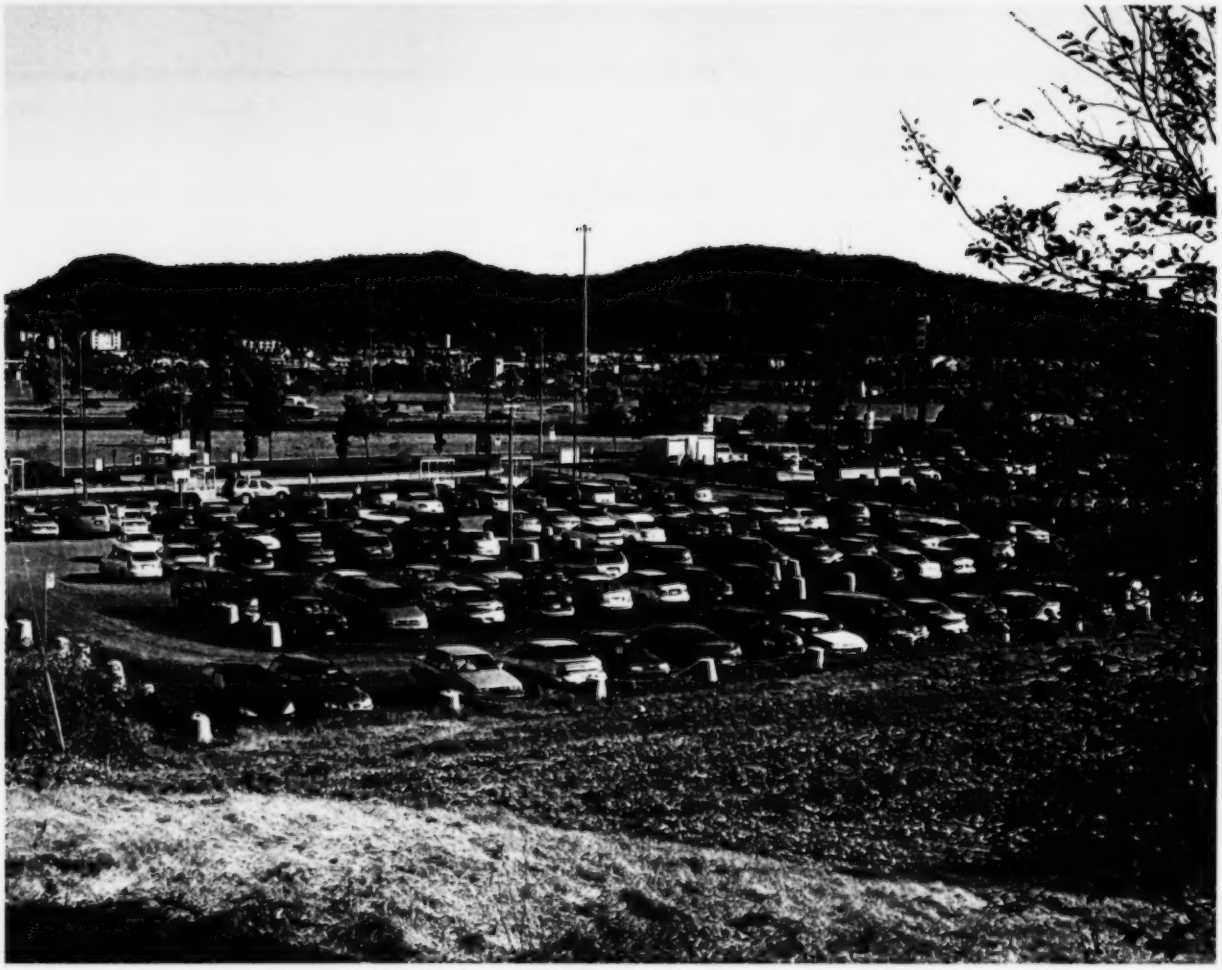
En collaboration avec ses partenaires, l'AMT poursuit ses démarches en vue d'implanter un corridor de transport collectif structurant dans l'axe sud-est de Montréal. L'objectif principal est de mieux desservir les citoyens de ces quartiers qui se dirigent au centre-ville et d'augmenter ainsi la part de marché du transport collectif.

Dans le cadre du projet du Via-bus de l'Est, l'AMT a procédé à l'achat de l'emprise ferroviaire du CN, entre la 53e avenue et l'avenue Georges-V, et a relocalisé les infrastructures ferroviaires dans la portion de l'emprise située entre l'avenue Georges-V et l'autoroute 25, permettant éventuellement d'y implanter un service de transport collectif en site propre.

Compte tenu des nombreux projets en cours ou planifiés dans l'est de l'agglomération de Montréal, dont le Train de l'Est et l'ensemble des autres projets des divers intervenants dans ce corridor (soit le MTQ, la Ville de Montréal et la STM), l'AMT désire revoir en 2007 et en 2008 les études de clientèles potentielles dans cet axe et la nature des interventions à mettre en place à l'est du boulevard de l'Assomption, jusqu'à la 53e avenue, et envisager des alternatives jusqu'à la station de métro Radisson. Cette analyse examinera l'ensemble des possibilités d'implantation d'infrastructures dans le corridor. En fonction des résultats de l'étude, les coûts du projet, de même que le ratio bénéfices-coûts, seront mis à jour dans une étape ultérieure.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
13,350	0,200	-	-	33,978	**47,528**	11,882	35,646	-

Précision : ± 30 %



DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Consolider les stationnements incitatifs pour améliorer les services

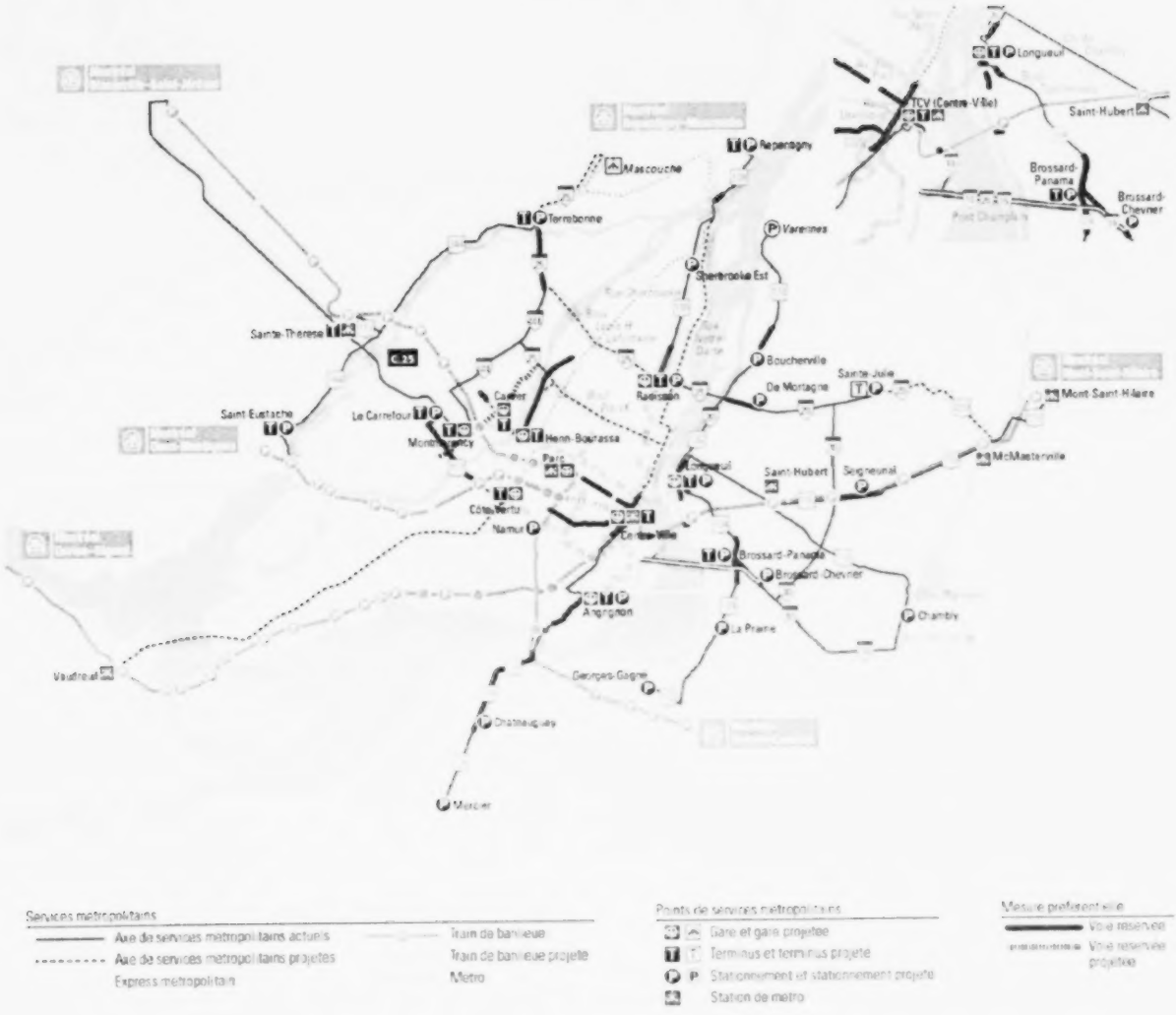
Depuis 1996, l'AMT a porté de 5 à 21 le nombre de stationnements incitatifs reliés au RTMA, soit une capacité d'accueil quotidienne qui est passée de 4 250 à 12 833 places. L'augmentation du nombre de stationnements incitatifs améliore l'offre de transport collectif, permettant d'attirer une nouvelle clientèle d'automobilistes prêts à intégrer la chaîne de transports collectifs quand elle est facile d'accès.

Développer de nouveaux corridors pour améliorer les services

Pendant la même période, l'AMT a ajouté près de 42 kilomètres de voie réservée sur ses axes du RTMA. À ces voies réservées, se sont annexées diverses autres mesures préférentielles pour autobus, dont des mesures aux feux de circulation et des mesures d'accès exclusifs aux autobus. L'AMT entend poursuivre ses efforts dans les corridors existants, en plus de favoriser le développement de nouveaux corridors, en implantant de fortes mesures préférentielles pour autobus, dont des voies réservées en site propre et en site partagé pour développer le covoiturage.

STATIONNEMENTS INCITATIFS

- de rabattement : de grande capacité, desservis par des services d'autobus express
- d'appoint : de plus faible capacité, desservis par des services réguliers à destination du centre-ville



PROJETS AUTORISÉS

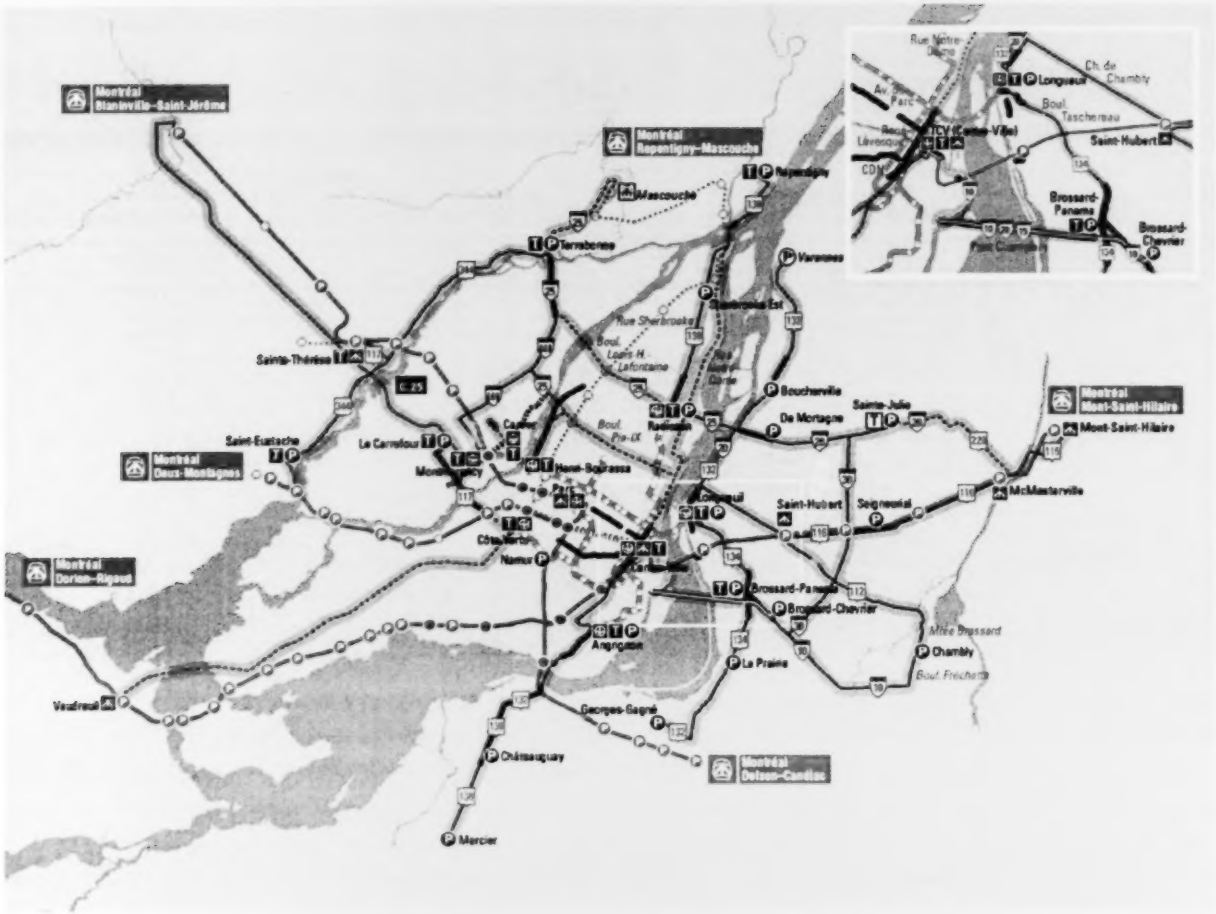
C.22 Développement du RTMA – Études particulières *(non illustré)*

C.23 Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains *(non illustré)*

C.24 Mesures en faveur du transport collectif (transport par autobus, covoiturage et taxi) sur le réseau supérieur de la région métropolitaine de Montréal – Étude d'opportunité *(non illustré)*

PROJET À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.25 Corridor autoroute 15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage



PROJETS AUTORISÉS

C.22 Développement du RTMA – Études particulières *(non illustré)*

C.23 Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains *(non illustré)*

C.24 Mesures en faveur du transport collectif (transport par autobus, covoiturage et taxi) sur le réseau supérieur de la région métropolitaine de Montréal – Étude d'opportunité *(non illustré)*

PROJET À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.25 Corridor autoroute 15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

PROJETS AUTORISÉS

C.22 Développement du RTMA – Études particulières

Réf. n/d

Cette enveloppe budgétaire permettra d'analyser les demandes des partenaires quant à l'amélioration du RTMA en général. Les demandes actuelles concernent notamment :

- l'étude en vue de la mise en place de nouveaux stationnements incitatifs sur l'île de Montréal, particulièrement aux abords des stations de métro
- la priorisation du déploiement des mesures préférentielles actives (préemption pour autobus) sur les différents axes selon une méthodologie développée par l'AMT qui tient compte à la fois des besoins du transport collectif et des impacts sur le reste de la circulation
- l'amélioration de l'accessibilité par autobus aux gares Deux-Montagnes et Rosemère
- l'amélioration de l'accessibilité vélo aux gares

L'analyse de la problématique des stationnements incitatifs sur l'île de Montréal a débuté en 2007, en collaboration avec la STM et la Ville de Montréal. En effet, les analyses récentes menées dans le cadre du Plan de transport de la Ville de Montréal et du Plan de développement des réseaux de la STM démontraient qu'il existait une demande importante pour des places de stationnement incitatif à Montréal, notamment le long des lignes verte et orange du métro. La mise en place de stationnements incitatifs dans ces axes desservirait une clientèle désireuse d'accéder rapidement à un mode lourd offrant un accès direct au centre-ville, ce qui permettrait de réduire les débits de circulation vers le centre-ville, conformément aux objectifs du Plan de transport de la Ville de Montréal. Étant donné le contexte urbain, l'étude apportera une attention particulière aux enjeux d'intégration urbaine, aux impacts sur la circulation, et à la complémentarité entre les stationnements incitatifs et la desserte actuelle offerte par la STM.

D'autres projets pourraient être analysés, notamment l'amélioration de l'accessibilité aux terminus et stationnements incitatifs par tous les modes, des mesures préférentielles ponctuelles pour autobus, des mesures pour améliorer l'exploitation, pour favoriser le covoiturage, l'utilisation du vélo ou autres.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,200	0,200	0,200	-	**0,800**	0,800	-	-

C.23 Mesures préférentielles actives pour autobus – Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains

Réf. n/d

Suite à l'implantation de nouveaux outils STI à bord des autobus permettant la saisie de données opérationnelles détaillées, il est proposé, en collaboration avec le RTL, de développer une approche permettant d'identifier les endroits problématiques sur le réseau routier qui occasionnent des délais ou une baisse du niveau de service pour la clientèle des services d'autobus.

Cette étude comprendra deux volets. Un premier volet consistera à établir une approche automatisée (développement informatique) d'extraction des données opérationnelles par corridor de déplacements métropolitains. Le deuxième volet consistera à identifier les problématiques et les concepts d'aménagement, dont les mesures préférentielles actives pour autobus, pour les résoudre. Ce projet sera réalisé en collaboration avec le RTL.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	0,550	-	-	-	**0,650**	0,650	-	-

C.24 Mesures en faveur du transport collectif (transport par autobus, covoiturage et taxi) sur le réseau supérieur de la région métropolitaine de Montréal – Étude d'opportunité

Réf. 2000-8004

Depuis 1996, l'AMT a ajouté pour près de 42 kilomètres de voies réservées sur ses axes du réseau de transport métropolitain par autobus. À ces voies réservées se sont annexées diverses autres mesures préférentielles pour autobus, dont des mesures aux feux de circulation et des mesures d'accès exclusifs aux autobus. À la lumière des succès d'achalandage observés sur les axes du réseau de transport métropolitain par autobus et forte de son expertise développée depuis 1996, l'AMT est déterminée à poursuivre ses efforts dans plusieurs corridors existants, en plus de favoriser le développement de nouveaux corridors par l'implantation de fortes mesures préférentielles en faveur du transport collectif.

En collaboration avec le MTQ, l'AMT réalise une étude exhaustive sur l'utilisation plus « durable » du réseau routier supérieur de la région métropolitaine de Montréal. Pour ce faire, une première phase d'étude, l'étude des besoins métropolitains, sera complétée fin 2007. Cette première phase d'étude comporte deux principaux volets : documenter des exemples pertinents de corridors routiers et autoroutiers dotés de mesures en faveur des transports collectifs afin de mieux connaître les critères, les outils et les mesures méritant une attention particulière ; identifier les déplacements, les clientèles et les axes de déplacement de la région qui pourraient bénéficier de telles mesures compte tenu de leurs caractéristiques.

Les résultats de l'étude des besoins métropolitains permettront d'identifier une stratégie métropolitaine d'intervention, en 2008, qui sera suivie par une série d'études de faisabilité de solutions spécifiques. Les solutions spécifiques qui pourront être mises de l'avant pourront être de diverses natures, par exemple : systèmes d'exploitation et modes de gestion des corridors routiers, mesures réglementaires et mesures incitatives, mesures et aménagements complémentaires situés à l'extérieur ou en périphérie d'emprises routières (stationnements incitatifs, aménagements et mesures sur le réseau routier local périphérique).

Un comité de direction tripartite assure le suivi de l'étude d'opportunité et est composé de représentants de l'AMT, du MTQ et de la CMM.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,100	-	-	-	**0,300**	0,300	-	-

PROJET À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.25 Corridor autoroute 15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

Réf. 2000-8003

En tenant compte du récent prolongement de la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme, et de l'ouverture de la station de métro Montmorency à Laval, l'AMT, en collaboration avec le MTQ, la STL et le CIT Laurentides, souhaite poursuivre les efforts de développement du transport collectif par la bonification des services d'autobus requis dans ce fort axe de déplacements du corridor Rive-Nord/Laval/Montréal, soit l'autoroute 15.

Après avoir dressé un portrait des besoins en transport collectif et en covoiturage à court terme dans le secteur, suite au projet de prolongement de métro à Laval, il faut évaluer la pertinence de bonifier les services de transport collectif sur cet axe autoroutier pour accéder au métro sur le territoire de Laval, et au train sur le territoire de Laval et celui de la Rive-Nord. En raison des conditions récurrentes de forte congestion tout le long de cet axe, l'AMT analysera, en collaboration avec ses partenaires, l'opportunité et la faisabilité d'établir des voies réservées aux autobus, voire au covoiturage, assorties de stationnements incitatifs.

Entamée en 2007, ces études permettront d'identifier des terrains potentiels pour les stationnements, d'évaluer la capacité possible des stationnements en respectant les normes d'aménagement usuel, de vérifier les conditions d'accessibilité et d'évaluer sommairement les impacts sur la circulation aux abords des sites de stationnement et sur les voies réservées aux autobus et au covoiturage à l'étude. L'opportunité et la faisabilité de mesures préférentielles pour les autobus et le covoiturage seront examinées. En complémentarité aux aménagements, sera également évaluée la mise en place de services d'autobus desservant l'axe vers la station de métro Montmorency. Une évaluation des mesures et des aménagements sera faite en vue d'une justification d'infrastructures permanentes à moyen et long terme. Selon les conclusions des études, les coûts d'aménagements seront précisés lors des études d'avant-projet.

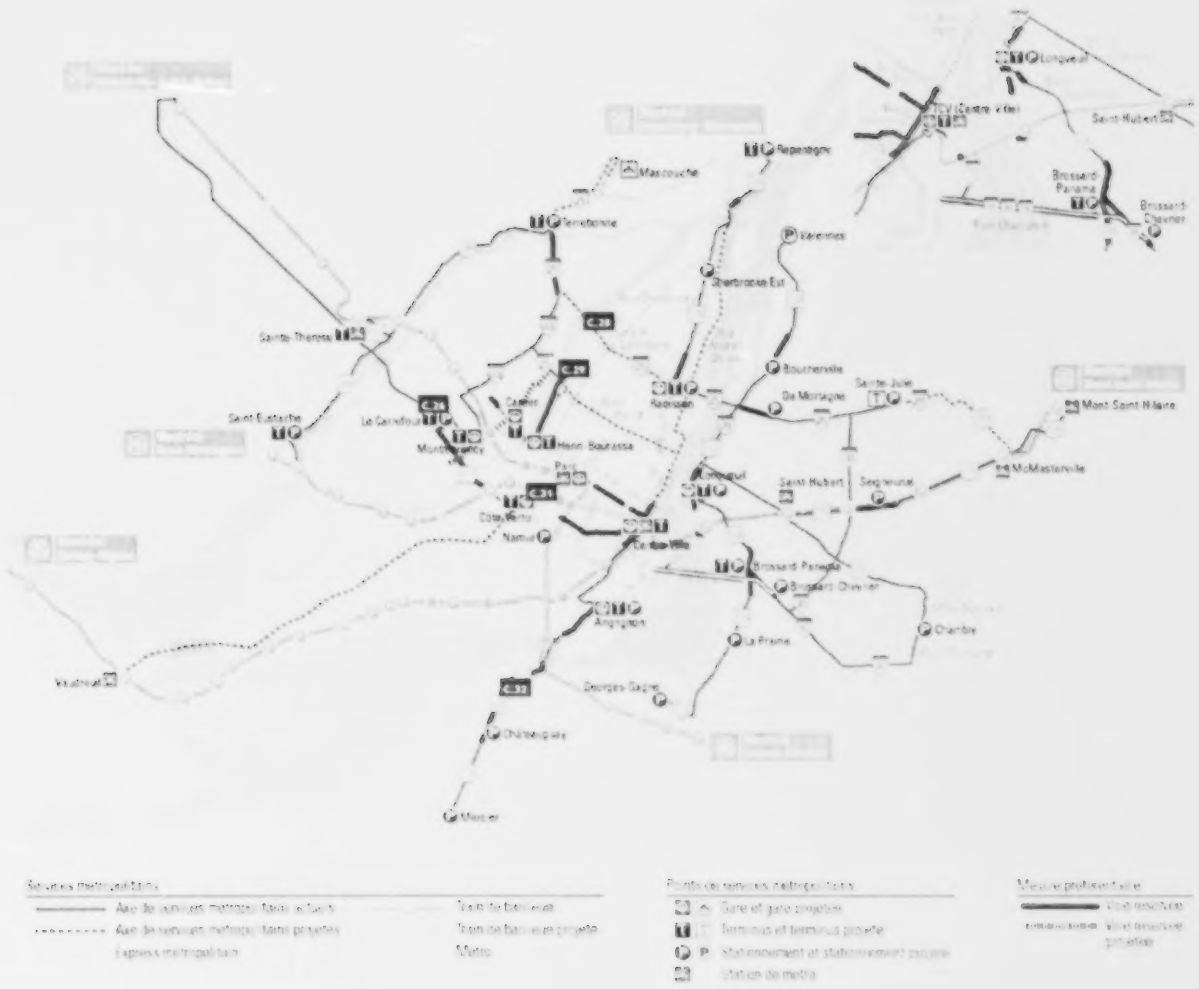
INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	0,150	-	-	-	**0,250**	0,062	0,187	-

AUTRES INTERVENTIONS

Consolider et développer des axes pour améliorer les services

Les interventions sur les axes existants touchent à la fois des projets d'entretien majeur ou de nouveaux projets, comme le programme de mesures préférentielles.

Par ailleurs, des projets d'amélioration de l'offre de transport collectif sont planifiés dans les autres axes, tels que Concorde/Notre-Dame à Laval et Henri-Bourassa, de même que l'agrandissement des stationnements incitatifs Namur et Châteauguay.



PROJET AUTORISE

C.26 Voie réservée Concorde/Notre-Dame – Laval – Phases I, II et III

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.27 RTMA – Mesures préférentielles *(non illustré)*

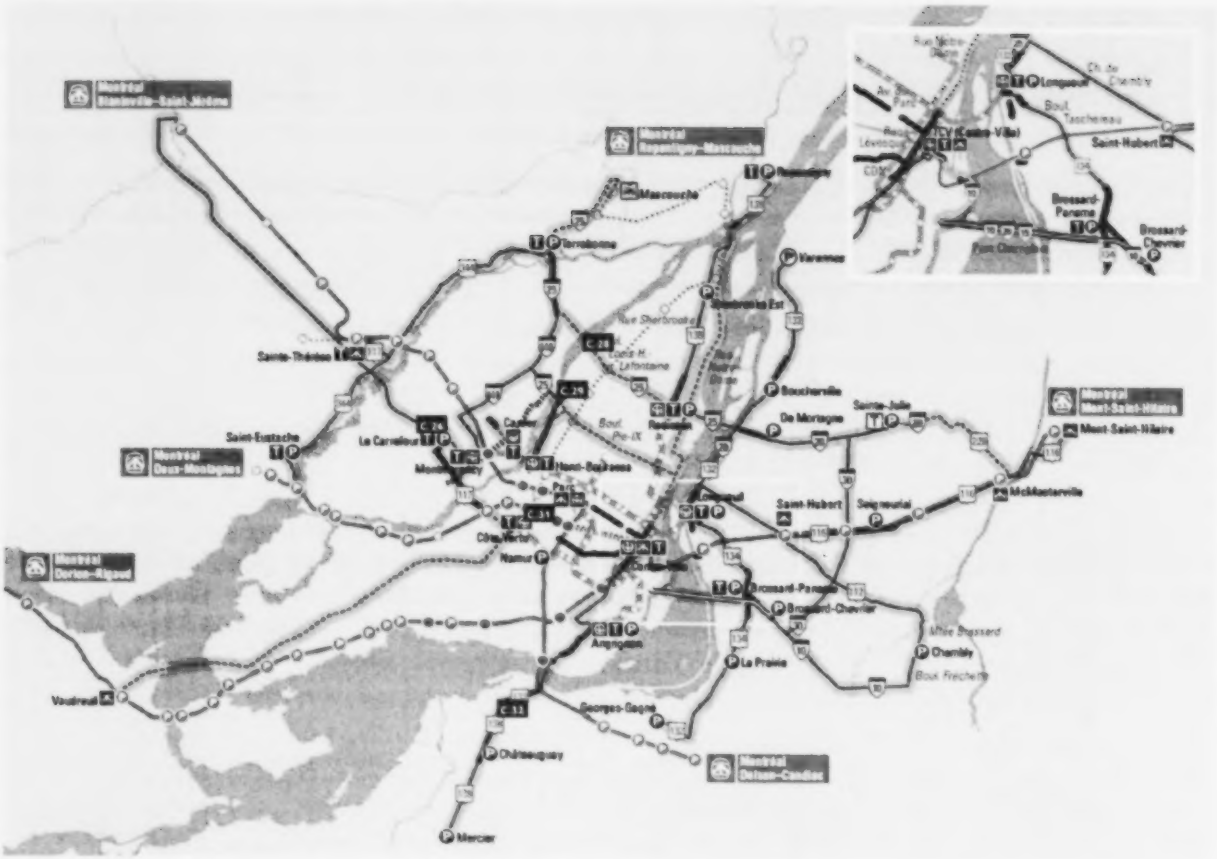
C.28 Corridor boulevard Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles

C.29 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation

C.30 Programme d'amélioration des arrêts métropolitains *(non illustré)*

C.31 Stationnement Namur – Agrandissement

C.32 Stationnement Châteauguay – Agrandissement



Services métropolitains

- Axe de services métropolitains actuels
- Axe de services métropolitains projetés
- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Train de banlieue projeté
- Métro

Points de services métropolitains

- Gare et gare projetée
- Terminus et terminus projeté
- Stationnement et stationnement projeté
- Station de métro

Mesure préférentielle

- Voie réservée
- Voie réservée projetée

PROJET AUTORISÉ

C.26 Voie réservée Concorde/Notre-Dame – Laval – Phases I, II et III

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.27 RTMA – Mesures préférentielles *(non illustré)*

C.28 Corridor boulevard Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles

C.29 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation

C.30 Programme d'amélioration des arrêts métropolitains *(non illustré)*

C.31 Stationnement Namur – Agrandissement

C.32 Stationnement Châteauguay – Agrandissement

PROJET AUTORISÉ

C.26 Voie réservée Concorde/Notre-Dame – Laval – Phases I, II et III

(VILLE DE LAVAL)

Réf. 5000-8005

La réalisation de la phase I de ce projet a débuté après la mise en service du métro à Laval en 2007. Elle comprend un ensemble d'interventions pour réduire les retards subis par les autobus de la STL dans le corridor sur deux tronçons critiques, soit sur le boulevard de la Concorde entre de l'Avenir/de Roanne (aux abords de la station de métro de la Concorde) soit sur le boulevard Notre-Dame entre Curé-Labelle/Alton-Goldbloom, dont l'élargissement du boulevard Notre-Dame, entre la 75e Avenue et la rue Vincent-Massey, pour la mise en place d'une voie réservée permanente en direction ouest. La phase II, prévue pour 2008, comprend des interventions sur le tronçon Mondor/Rose-de-Lima du boulevard de la Concorde. De plus, l'AMT entend contribuer à l'étude du prolongement du boulevard du Souvenir par la Ville de Laval afin de libérer le boulevard de la Concorde en vue d'y insérer éventuellement une voie réservée continue aux abords de la station de métro. Finalement, en phase III, le carrefour de la Concorde/Le Corbusier pourrait être réaménagé en collaboration avec la Ville de Laval, selon l'évolution des débits de circulation.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
3,490	0,850	-	1,440	-	**5,780**	0,952	2,856	1,972

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.27 RTMA – Mesures préférentielles

Réf. n/d

Depuis 1996, l'AMT a porté de 9 à 19 axes le RTMA et fait passer de 41 à près de 83 kilomètres la longueur des voies réservées du réseau par l'entremise d'investissements importants. Ces projets ont généralement consisté en l'établissement de voies réservées conventionnelles sur des tronçons de longueurs substantielles.

Considérant que l'implantation de mesures préférentielles localisées a permis ces dernières années d'apporter des bénéfices importants pour le transport collectif à des coûts faibles et en minimisant les impacts sur la circulation et les problématiques d'intégration urbaine, l'AMT souhaite poursuivre le déploiement de ce type d'interventions ponctuelles localisées sur le RTMA.

Les mesures préférentielles peuvent prendre la forme de prolongement ou d'aménagement de courts tronçons de voies réservées (baie de virage, baie d'arrêt), d'implantation de mesures de gestion de la circulation favorisant les mouvements d'autobus, d'implantation de phases prioritaires ou exclusives aux autobus à des feux de circulation, etc.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,600	0,600	0,700	-	**2,100**	0,525	1,575	-

C.28 Corridor boulevard Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles

(ARR. AHUNTSIC-CARTIERVILLE, MONTRÉAL-NORD ET RIVIÈRE-DES-PRAIRIES-POINTE-AUX-TREMBLES – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 2000-2024

Dans le cadre des études de faisabilité et d'opportunité d'un réseau de trains légers sur rail réalisées en 2003, plusieurs éléments ont été proposés pour l'aménagement d'un site propre pour le transport collectif sur le boulevard Henri-Bourassa. L'objectif de la présente étude est de revoir les éléments proposés en fonction d'une amélioration des services d'autobus en site propre combinée à des mesures préférentielles sur le boulevard Henri-Bourassa, pour les services de nature locale ou métropolitaine.

Avec plus de 95 000 déplacements quotidiens par autobus, le boulevard Henri-Bourassa constitue l'axe de transport collectif le plus important dans la région métropolitaine de Montréal après le réseau de métro. Les aménagements favorisant la mise en place d'un BRT seront développés en collaboration avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,025	0,375	-	-	-	**0,400**	0,100	0,300	-

C.29 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation

(ARR. AHUNTSIC-CARTIERVILLE – VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. 2000-1517

Après le prolongement du réseau de métro à Laval, plusieurs circuits d'autobus desservant le site du terminus Henri-Bourassa ont été redirigés vers les stations de métro Cartier et Montmorency à Laval.

Dans ce contexte et en collaboration avec ses partenaires, l'AMT a réalisé une étude préparatoire d'opportunité portant sur des scénarios préliminaires de réaménagement du terminus, afin d'assurer l'exploitation à court et à long terme des activités au terminus Henri-Bourassa.

L'analyse des besoins en transport a été élaborée selon les principaux critères d'exploitation suivants :

- le dépassement de la capacité opérationnelle du terminus sud-est actuel
- l'acquisition de nouveaux autobus articulés par la STM, qui accentuera le manque d'espace actuel au terminus sud ; les terminus en surface ne pourront tous accueillir ces véhicules ; compte tenu des études présentes, et de la proximité du Centre de transport Legendre de la STM qui accueillera ces autobus articulés, il apparaît pertinent de tenir compte de cet élément dans le cadre du réaménagement du terminus Henri-Bourassa
- du terminus Grenet qui demeure un point de correspondance efficace et approprié pour la STM et la STL

Un réaménagement du terminus Henri-Bourassa est à l'étude afin de répondre aux besoins des transporteurs et du transport à mobilité réduite. L'AMT complétera en 2008 les études d'opportunité et de faisabilité déjà entreprises et elle réalisera les études de bénéfices-coûts ainsi que l'avant-projet du scénario retenu.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,400	-	-	-	**0,700**	0,175	0,525	-

Précision : ± 30 %

C.30 Programme d'amélioration des arrêts métropolitains

Réf. n/d

On retrouve sur le territoire de l'AMT près de 200 points de service à caractère métropolitain. Ces points sont desservis par les réseaux du métro, des trains de banlieue, des autobus express métropolitains (ex. : ligne 90) et des arrêts regroupant plus de deux autorités organisatrices de transport (AOT).

De ce nombre, environ soixante-dix arrêts métropolitains potentiels n'offrent aux usagers aucune protection contre les intempéries. Le projet consiste à sélectionner, sur une base de critères établis par l'AMT, et à doter certains de ces arrêts d'une aire d'attente et ce, afin d'améliorer la qualité d'attente des usagers. Le premier de ces arrêts devrait être installé dans l'axe autoroute 10/Bonaventure/TCV, à l'intersection Nazareth et William, direction sud.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	0,500	0,500	-	**1,500**	0,375	1,125	-

C.31 Stationnement Namur – Agrandissement

(VILLE DE MONTRÉAL)

Réf. n/d

Les deux stationnements incitatifs, de part et d'autre de la station de métro Namur, sont présentement utilisés à capacité. Afin de mieux desservir la clientèle du transport en commun, l'AMT désire ajouter une centaine de places aux 425 existantes dans la mesure où des terrains deviennent disponibles.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,000	-	-	-	**2,000**	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

C.32 Stationnement Châteauguay – Agrandissement

(VILLE DE CHÂTEAUGUAY)

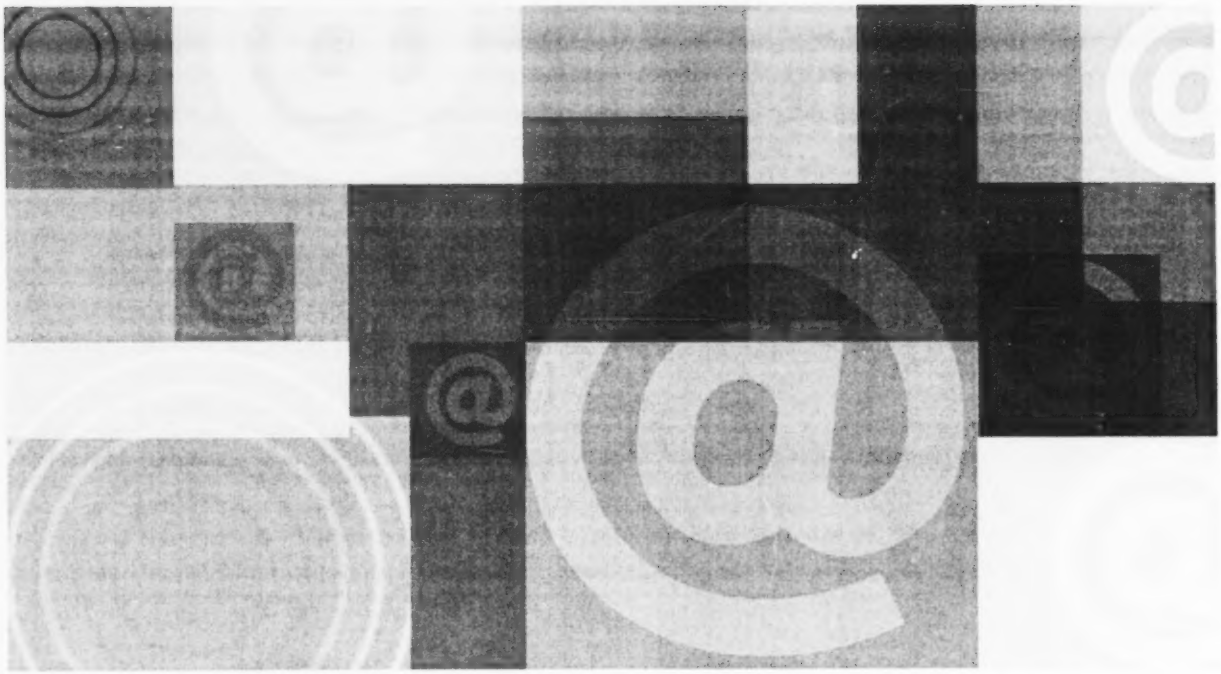
Réf. n/d

Le stationnement incitatif Châteauguay affiche régulièrement complet. La fréquentation moyenne en 2006 était de 75 % avec des pointes mensuelles de 90 %. Les automobilistes ont improvisé des places de stationnement dans les rues et les aires commerciales environnantes. Le projet vise à ajouter 100 places de stationnement en partenariat avec la Ville de Châteauguay. Ce projet porterait le nombre de places à 450.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,400	-	-	-	**0,400**	0,100	0,300	-

Précision : ± 30 %

D. INNOVATIONS



La Politique québécoise du transport collectif prévoit une bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. L'aide gouvernementale devient ainsi accessible pour financer l'implantation d'équipements faisant appel aux nouvelles technologies, comme les équipements de perception, de communication et d'information aux usagers ainsi que les systèmes d'aide à l'exploitation.

Une innovation majeure : le déploiement intégré des systèmes de transport intelligents

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont issus de la combinaison des technologies de l'information et de la communication en vue de l'amélioration des services à la clientèle et de la rationalisation des coûts. Dans la continuité de ses investissements technologiques et pour faire face tant aux besoins croissants de sa clientèle en matière d'information qu'à ses objectifs de croissance de l'achalandage, l'AMT s'est dotée d'un plan stratégique métropolitain des STI, celui-ci ayant été mis en œuvre d'abord dans une phase pilote. L'AMT entend dorénavant déployer de façon systématique et intégrée ce plan. Cette politique innovatrice se traduira par le déploiement et le développement progressif de systèmes qu'elle veut évolutifs et répondant aux exigences d'interopérabilité et de compatibilité nécessaires à la pérennité de ses investissements.

Le présent PTI correspond à une phase de transition destinée à l'ajustement par phase des efforts passés aux ambitions de la prochaine décennie. Dans cette perspective, trois thématiques ont été identifiées : Services d'information à la clientèle • Systèmes d'aide à l'exploitation • Services généraux à la clientèle.

Les deux premières relèvent de thématiques proprement STI, la troisième correspond à des actions innovantes dans le domaine général de l'amélioration ou de l'ajout de services à la clientèle. Pour les services d'information à la clientèle, les projets autorisés visent l'amélioration de l'accessibilité à l'information et les projets pour fins d'autorisation celle de l'information en cours de trajet. Pour les systèmes d'aide à l'exploitation, les projets autorisés visent l'amélioration des outils d'exploitation et les projets pour fins d'autorisation celle des outils des équipements de collecte et de génération des données.

SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE

PROJETS AUTORISÉS

D.1 Mise à jour des besoins de la clientèle
D.2 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains
D.3 Information téléphonique et bases de données informatives

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

D.4 Diffusion d'information dynamique en cours de route
D.5 Intégration de l'information clients en temps réel en partenariat avec les AOT
D.6 Affichage dynamique dans les gares
D.7 Information sonore à bord des trains
D.8 Information sonore dans les gares – Automatisation – Projet pilote
D.9 Affichage dynamique – Terminus Centre-ville – Identification automatisée des véhicules (PMV)
D.10 Affichage dynamique – Longueuil et Centre-ville
D.11 Affichage dynamique– Terminus Longueuil – Identification automatisée des autobus – Projet pilote

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION

PROJETS AUTORISÉS

D.12 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes
D.13 Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales
D.14 Implantation d'équipements de validation pour les gares de trains
D.15 Étude des systèmes de communications

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

D.16 Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS
D.17 Programme d'installation de systèmes de comptage automatique
D.18 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel
D.19 Automatisation de la cueillette des données sur les automotrices électriques

SERVICES GÉNÉRAUX À LA CLIENTÈLE

PROJET AUTORISÉ

D.20 Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon

SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE

PROJETS AUTORISÉS

D.1 Mise à jour des besoins de la clientèle

Réf. 2000-2036

Dans un souci d'améliorer l'accès de nos clients à nos services, l'AMT entend entreprendre une étude et procéder aux correctifs nécessaires afin de s'assurer de l'efficacité et de la pertinence de l'information qui leur est destinée entre leur lieu d'origine et leur lieu de destination.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,150	0,500	-	-	**0,650**	0,650	-	-

Précision : ± 30 %

D.2 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains

Réf. n/d

Ce projet consiste en la modernisation des outils de diffusion de l'information à la clientèle et au montage d'un calculateur de trajets métropolitains par autobus, métro et trains de banlieue. Il a pour objectif d'améliorer les fonctions interactives actuellement proposées aux voyageurs pour le calcul de trajets et l'énumération des services de transport collectif à proximité d'un lieu. Ce projet vise en particulier à :

- permettre le calcul de trajets par train, autobus et métro impliquant plus d'un organisme de transport
- adapter la procédure actuelle de calcul de trajets pour les services à faible fréquence
- bonifier les options de calcul de trajets et la représentation cartographique des trajets proposés
- illustrer, lorsque disponibles, les choix les plus fréquemment retenus par les clients pour des déplacements similaires
- intégrer une fonction d'énumération des services de transport collectif accessibles à proximité d'un lieu

Ce projet met en œuvre l'ensemble des organismes de transport de la région, puisqu'il implique l'interconnexion des systèmes d'information autonome (systèmes MADOPER et INFOMIT) maintenus par chacun sur les services de transport collectif qu'ils offrent.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,060	0,065	-	-	-	**0,125**	0,125	-	-

Précision : ± 30 %

D.3 Information téléphonique et bases de données informatives

Réf. n/d

Ce projet consiste à mettre en place un système métropolitain de diffusion des horaires et heures de passage des autobus et trains de banlieue aux arrêts et gares de la région métropolitaine.

Le premier volet de ce projet est d'implanter au sein de chaque organisme de transport participant un module téléphonique de diffusion des horaires. À ce jour, les modules STL (service chronobus) et AMT (service Allo-TRAM), qui hébergent aussi l'ensemble des CIT, sont disponibles. L'activation du module RTL est prévue pour 2008.

Le second volet de ce projet consistera à relier ces modules autonomes entre eux et avec les systèmes existants au sein des AOT afin d'offrir un service pleinement métropolitain. Cette interconnexion est prévue pour 2008.

Comme le précédent avec lequel il interagit du point de vue des données, ce projet représente l'une des premières initiatives d'harmonisation et d'arrimage des systèmes sur le plan métropolitain. Par la suite, il servira de base à l'élaboration d'autres projets, tels que :

- la normalisation de la numérotation des arrêts d'autobus, gares de trains et stations de métro pour fins d'information à la clientèle
- l'harmonisation et le remplacement des panneaux d'arrêts d'autobus de la région métropolitaine
- le calculateur de trajets métropolitains

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,400	0,350	-	-	-	**0,750**	0,750	-	-

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

D.4 Diffusion d'information dynamique en cours de route

Réf. n/d

Les systèmes d'information en cours de route figurent parmi la tête de liste des priorités du plan des STI de l'AMT. Dans un effort constant d'améliorer la qualité du service offert aux utilisateurs, l'AMT envisage de bonifier l'information aux usagers avant et pendant leurs déplacements en transport en commun. Ils auront ainsi accès à une information claire, détaillée, mise à jour et disponible de plusieurs façons.

Ces nouveaux médias viendraient se greffer aux systèmes d'informations existants afin d'améliorer l'accessibilité à l'information en cours de route. Ils permettraient entre autres aux usagers d'obtenir plus d'informations tels que les prochains passages, les perturbations, les prochains arrêts, la localisation du véhicule, la promotion du transport en commun, voire même les nouvelles et la météo.

Ce projet touche les médias embarqués et les médias mobiles et est divisé en deux phases, une d'étude et une de réalisation.

Exemples de médias embarqués dans le matériel roulant :

- écrans
- haut-parleurs
- radiofréquence (FM)
- Internet dans les véhicules

Exemples de médias mobiles :

- téléphonie
- télémessages (SMS)
- Internet pour mobile (WAP)
- courriels

L'étude vise à définir de nouveaux médias à utiliser afin de diffuser l'information tant pour des systèmes embarqués dans le matériel roulant que par des médias mobiles.

La phase de réalisation permettrait de mettre en place les projets qui auront été retenus. Les projets qui ne nécessitent pas d'investissements majeurs pourront être réalisés en entier alors que les autres pourront faire l'objet de projets pilotes afin de valider la technologie. Par exemple, l'ajout de télémessages ou d'Internet pour mobile pourrait être réalisé en entier alors que certaines voitures prototypes pourraient être munies d'Internet afin de valider la technologie.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,300	-	-	-	**0,300**	0,075	0,225	-

Précision : ± 30 %

D.5 Intégration de l'information clients en temps réel en partenariat avec les AOT

Réf. n/d

La coordination des déplacements entre les différentes AOT fait partie des priorités du plan des STI de l'AMT. Le projet d'intégration de l'information client permet d'aborder cet aspect en proposant de mettre en place les différents outils nécessaires afin d'échanger l'information planifiée et l'information temps réel entre les intervenants dans le domaine du transport collectif de la région métropolitaine. Cela permettra donc de fournir aux usagers une information dynamique et interactive sur l'ensemble des transporteurs lui permettant de faire des choix éclairés lors de ses déplacements. Cette mesure permettra également aux différentes sociétés de transport de connaître l'état du service des autres sociétés aux points de correspondance afin de prendre des décisions éclairées et d'améliorer l'efficacité des services.

L'usager pourra avoir accès à toute l'information à partir du moment où il planifie son déplacement jusqu'à l'arrivée à sa destination. Le système permettra également d'améliorer les informations disponibles aux usagers lorsqu'ils changent de mode de transport. Ainsi, un utilisateur qui effectue un transfert entre deux sociétés de transport aura accès à l'information sur son prochain mode de transport avant d'effectuer son transfert au point de correspondance. Dans le cas de changement au service planifié de l'une des sociétés de transport, l'utilisateur pourra en être avisé et modifier ses déplacements afin de minimiser les impacts de ce changement.

Pour les sociétés de transport, cette mesure permettra d'améliorer la coordination du service aux usagers aux points de correspondances tant sur le plan du service offert que par l'information véhiculée aux usagers afin d'améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux.

Les usagers pourront ainsi avoir accès à une information regroupée dans un seul point d'accès sur le service planifié et sur les perturbations de services pour l'ensemble des transporteurs de la région métropolitaine. Pour ce faire, une communication bidirectionnelle de l'information client entre les différents organismes de transport de la région métropolitaine devra être mise en place. Les systèmes d'information actuels devront être revus afin d'y intégrer les informations intégrées.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,150	0,150	0,150	-	**0,450**	0,112	0,338	-

Précision : ± 30 %

D.6 Affichage dynamique dans les gares

Réf. n/d

Des annonces vocales sont effectuées aux gares afin d'aviser les voyageurs des diverses modifications au cours des opérations. L'ajout de panneaux à messages variables aux gares permet donc de renforcer le système vocal en ajoutant le support visuel pour diffuser cette information ; il permet aussi d'afficher l'information sur le fonctionnement régulier des opérations ou toute situation d'urgence et tout message de prévention lors de campagnes ponctuelles. Un tel message visuel permet de corroborer l'information sonore ou de communiquer l'information aux gens souffrant d'un handicap auditif, élément essentiel en situation d'urgence. Contrairement aux messages vocaux qui sont diffusés trois fois, les messages visuels peuvent être affichés en tout temps. De plus, ils ne dérangent pas les gens qui résident à proximité des gares.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,175	1,325	-	-	-	**1,500**	0,375	1,125	-

Précision : ± 30 %

D.7 Information sonore à bord des trains

Réf. n/d

Les voitures de train sont équipées d'un système de diffusion vocale d'annonces aux passagers. Le chef de train utilise principalement ce système pour indiquer la prochaine gare. Toutefois, ce système n'est pas toujours rapidement accessible par le chef de train. Ainsi, la régularité de la diffusion des annonces n'est pas assurée.

Un système automatisé, basé sur la technologie GPS, permet d'effectuer les annonces des prochaines gares avec régularité, quelle que soit la position du chef de train dans les voitures. De plus, les annonces bénéficient d'une voix claire et constante qui ne change pas selon le chef de train en devoir.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,750	-	-	-	**0,750**	0,188	0,562	-

Précision : ± 30 %

D.8 Information sonore dans les gares – Automatisation – Projet pilote

Réf. n/d

Le centre d'opération et de surveillance de l'AMT est muni d'un système de diffusion vocale qui permet d'effectuer des annonces aux passagers qui se trouvent sur les quais. Ce système est présentement manuel, ce qui implique que l'agent aux communications doive répéter le message dans chaque gare concernée et plusieurs fois par gare. Le besoin croissant d'information et l'augmentation du nombre de gares ainsi que l'utilisation du système de positionnement des trains (GPS) conduisent l'AMT à étudier la mise en place d'un système de gestion automatisé des messages sonores.

Ainsi, l'agent aux communications doit seulement indiquer au système les messages à diffuser et ce dernier procède aux diffusions qui lui ont été demandées. Dans un deuxième temps, ce système automatisé pourra être relié à celui du positionnement des trains afin de proposer des messages de diffusion à l'agent aux communications.

Enfin, un tel lien est particulièrement efficace, couplé à la surveillance vidéo, dans le but de diffuser de l'information lors de situations d'urgence ou à un individu lors de situations particulières.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,320	-	-	-	**0,320**	0,080	0,240	-

D.9 Affichage dynamique – Terminus Centre-ville – Identification automatisée des véhicules (PMV)

Réf. n/d

Avec ses 21 quais utilisés par dix organismes de transport offrant 76 circuits différents à destination de la Rive-Sud, 740 mouvements d'autobus et un achalandage de plus de 17 000 voyageurs en période de pointe, le terminus Centre-ville joue un rôle éminemment stratégique pour le transport public de la population de la Rive-Sud.

L'affichage des départs des autobus s'effectue présentement selon l'horaire planifié et non en fonction des délais qui peuvent survenir à cause de la congestion routière en période de pointe, de la saturation physique des quais et portes correspondantes, du nombre important et croissant d'autobus affectés à une même porte, et des pannes. Ces événements entraînent des changements dans les horaires de départ et dans les affectations des autobus aux portes. La quantité croissante de ces changements et la configuration des zones d'attente conduisent l'AMT à envisager l'évolution du système d'information par affichage dynamique des horaires aux portes. Le projet consiste à mettre en place les outils nécessaires à la diffusion d'une information actualisée.

L'AMT prévoit, ensuite, l'ajout de PMV à différents points de services stratégiques aux abords du terminus.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,400	0,200	-	-	-	**0,600**	0,150	0,450	-

Précision : ± 30 %

D.10 Affichage dynamique – Longueuil et Centre-ville

Réf. n/d

À la lumière des récents développements de logiciels d'exploitation de gestion de l'information des horaires et des portes réalisés dans le cadre du projet de prolongement du métro vers Laval pour les terminus de Montmorency et Cartier, il devient nécessaire de mettre à niveau les logiciels des systèmes d'exploitation des terminus Longueuil et Centre-ville pour intégrer les nouvelles technologies intelligentes de gestion de l'affichage et de l'information.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,250	-	-	-	**0,250**	0,063	0,187	-

Précision : ± 30 %

D.11 Affichage dynamique – Terminus Longueuil – Identification automatisée des autobus – Projet pilote

Réf. n/d

L'affichage des départs des autobus au terminus Longueuil s'effectue présentement selon l'horaire planifié et non en fonction des délais qui peuvent survenir à cause de la congestion routière en période de pointe. Ces événements, auxquels peuvent s'en ajouter d'autres, tels que les pannes d'autobus, entraînent des changements dans les affectations des autobus aux portes et dans les horaires de départ.

Réalisé en collaboration avec le CIT de la Vallée du Richelieu, qui dote ses autobus des équipements embarqués requis, le projet consiste à mettre en place les outils nécessaires à l'évaluation des retards en amont du terminus, à la détection et à l'identification des autobus, à vérifier leur concordance par rapport à l'horaire et à diffuser, sur panneaux à messages variables, l'information en temps réel des retards en amont du site. Sur la base de ce projet, l'AMT évaluera l'opportunité de déployer cette mesure à l'ensemble des quais de ses terminus pourvus d'éléments dynamiques d'affichage.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	**0,200**	0,050	0,150	-

Précision : ± 30 %

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION

PROJETS AUTORISÉS

D.12 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

(83 MUNICIPALITÉS)

Réf. 5000-9009

Mis sur pied en 1998, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes regroupe la STM, l'AMT, le RTL, la STL, le Réseau de transport de la capitale (RTC), l'Association des CIT et le MTQ. Les travaux du Comité ont débouché sur un protocole d'entente en vue de la conception, l'acquisition et l'implantation d'un système commun à tous les organismes de transport de la région métropolitaine. Ce système permettra de gérer une carte à puce sans contact qui sera également commune. L'ensemble devra être cohérent, équitable et intégré, tout en préservant l'autonomie de gestion de chaque organisme.

Dans le cadre du protocole d'entente intervenu, l'AMT et les autres organismes de transport ont confié à la STM le mandat de maîtrise d'œuvre du projet d'acquisition et d'implantation d'un système. Conformément à cette entente, la STM a fait l'acquisition du système central ; les équipements de vente et de perception sont acquis et exploités par l'AMT et les organismes de transport ; une instance de gestion commune devant être créée prendra en charge tous les aspects liés à la gestion des cartes à puce.

Le 2 juillet 2001, un appel d'offres était lancé et un an plus tard, deux contrats étaient octroyés. Le contrat portant sur le système central et les différents équipements était octroyé à la firme ACS et celui des boîtes de perception, qui équiperont les autobus de la STM et de la STL, à la firme américaine GFI. Les travaux des fournisseurs et des équipes de projet des organismes de transport ont débuté en 2003. La mise en service progressive est prévue pour 2008.

L'AMT paie certains coûts métropolitains liés à l'acquisition du système de vente et de perception, de même que l'aménagement des sites, dont :

- l'équipement des billetteries métropolitaines
- l'équipement des gares de trains de banlieue
- le développement des logiciels pour la carte à puce occasionnelle
- une partie des dépenses relatives à l'acquisition du système central

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
6,245	8,215	0,840	-	-	**15,300**	3,825	11,475	-

Précision : ± 30 %

D.13 Automatisation de la création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales

Réf. n/d

Les sociétés de transport collectif de la région métropolitaine (STM, STL, RTL) possèdent des logiciels pour la préparation des horaires d'autobus et d'assignation des chauffeurs.

Le premier volet de ce projet, complété en 2004, a permis d'intégrer à ces logiciels une fonction de synchronisation des correspondances autobus-train. Une procédure d'évaluation des impacts de scénarios d'horaires sur la qualité du service aux voyageurs a aussi été développée.

Le second volet de ce projet consiste à doter les CIT de la région métropolitaine d'une instrumentation similaire afin de faciliter la réorganisation de leurs services lors de l'implantation d'une ligne de trains de banlieue. Ce second volet consiste aussi à expérimenter l'utilisation du module de synchronisation des correspondances autobus-train à certaines correspondances autobus-autobus.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,025	0,250	-	-	-	**0,275**	0,275	-	-

D.14 Implantation d'équipements de validation pour les gares de trains

Réf. n/d

L'AMT souhaite implanter des équipements de validation dans ses gares de trains. Ce projet se matérialisera avec la mise en place du projet vente et perception, de même que les améliorations prévues en matière de sécurité aux gares.

Une première étape consistera à établir les besoins et équipements nécessaires. Une première enveloppe de 0,2 M$ permettra de préciser les travaux nécessaires et les coûts à prévoir pour les prochaines années.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
	0,200	-	-	-	**0,200**	0,200	-	-

D.15 Étude des systèmes de communications

Réf. n/d

Au fil des années, l'AMT s'est dotée de plusieurs systèmes qui utilisent des moyens de communications avec son siège social. Il s'agit principalement des systèmes embarqués (GPS, télémétrie), de la vidéosurveillance, des distributrices de titres de transport, des afficheurs dynamiques et de la diffusion vocale. Les technologies de l'information ne cessent de prendre de l'ampleur suite aux progrès technologiques et à l'utilisation grandissante de STI. Les liens de communications vont donc devenir de plus en plus importants et utilisés. Cette étude vise à analyser le réseau de communication externe afin de réduire les coûts d'exploitation et d'en améliorer les performances. De plus, par sa topologie en étoile qui couvre un grand territoire du centre-ville vers les banlieues, la pose de fibre optique par l'AMT pourrait peut-être s'avérer intéressante afin de générer des profits suite à la location de sa fibre optique non utilisée.

Les principaux points à analyser sont :

- effectuer l'inventaire des systèmes de communication existants et en établir l'utilisation réelle
- évaluer les possibilités d'utilisation de la fibre optique de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et valider la pertinence d'appliquer ce modèle aux autres lignes
- évaluer les possibilités commerciales de location de la fibre optique non utilisée par l'AMT
- proposer un modèle pour les systèmes de communications en fonction des points précédents, des besoins actuels et des besoins futurs

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
	0,100	-	-	-	**0,100**	0,100	-	-

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

D.16 Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS

Réf. n/d

La génération, la collecte et le traitement des données sont les actions de base de tout développement d'application dans le domaine des STI. Les avantages retirés par l'AMT dans l'implantation à bord des trains de modules GPS, qui peuvent non seulement fournir en temps réel leur position mais permettent également l'émission et la réception de tout type de données, l'ont convaincue de favoriser la généralisation de ces modules à l'ensemble des réseaux de transport de la région métropolitaine. Pour assurer l'interopérabilité des systèmes de positionnement GPS, il est nécessaire que ces systèmes rencontrent certains standards.

En effet, de multiples applications profiteront des informations tirées de l'implantation de tels équipements dont :

- la localisation des véhicules en temps réel
- le relevé des montants et descendants aux arrêts
- les transactions de cartes à puce
- la préemption de feux pour passage prioritaire des autobus
- l'identification des autobus dans les terminus métropolitains
- l'information personnalisée des retards, etc.

L'AMT a donc décidé d'inciter les AOT à réaliser un tel investissement sans pénaliser ceux qui l'ont déjà effectué. Pour cela, elle versera à chaque AOT une contribution forfaitaire de 500 $ pour chaque autobus équipé d'un module GPS certifié. Cette contribution est conditionnelle à la fois au respect des standards établis, à la vision métropolitaine et à son arrimage avec le programme d'aide au transport collectif. En effet, les AOT qui voudront profiter des contributions devront se soumettre aux standards établis par l'AMT. Ceux-ci visent à assurer l'interopérabilité des GPS avec les autres systèmes.

Échelonné sur deux ans, ce programme d'aide concerne la flotte totale d'environ 2 700 autobus de la région métropolitaine.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,200	1,125	-	-	**2,325**	0,581	1,744	-

D.17 Programme d'installation de systèmes de comptage automatique

Réf. n/d

Plus de 90 % de la clientèle des cinq lignes de trains de banlieue passent par les quatre principales gares de destination (Gare Centrale, Lucien-L'Allier, Vendôme et Parc). Des comptages sont effectués à ces gares une journée par mois en périodes de pointe du matin et du soir seulement. À partir de ces relevés, les achalandages mensuels et annuels sont extrapolés avec les données d'une seule enquête à bord et d'un relevé des trains hors pointe (une fois par année). L'évaluation de l'achalandage est donc d'une faible précision en raison de la faible fréquence des relevés, qui ne tiennent pas compte des fluctuations quotidiennes et hebdomadaires.

Ce projet prévoit l'implantation de systèmes de comptage automatique à ces quatre gares, ce qui permettra un relevé continu de l'achalandage couvrant plus de 90 % des usagers. Ces données, auxquelles s'ajouteront des relevés sporadiques pour les gares de moindre importance, permettront d'obtenir une évaluation plus précise de l'achalandage, et d'ajuster ainsi périodiquement l'offre de service selon les besoins.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,590	0,590	-	-	**1,180**	0,295	0,885	-

Précision : ± 30 %

D.18 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel

Réf. n/d

Ce système, qui est installé sur 20 locomotives, permet d'obtenir des informations quant à leur état, et ce, à distance et en temps réel. L'information des boîtes noires et des divers capteurs embarqués des locomotives est collectée et transférée dans une base de données centralisée. Ces données sont traitées en vue de la détection d'événements auxquels sont associées des alarmes lorsque nécessaire. Cette information apporte un soutien à l'exploitation en permettant d'avoir de meilleures réactions, de prévenir ou de réduire les pannes, d'offrir un meilleur service et d'améliorer la gestion de la maintenance. De plus en plus de locomotives modernes utilisent des systèmes qui offrent ce type d'information et de diagnostic. En outre, ce système permet de préparer l'arrivée des futures locomotives.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,275	-	-	-	**0,275**	0,069	0,206	-

Précision : ± 30 %

D.19 Automatisation de la cueillette des données sur les automotrices électriques

Réf. n/d

Les voitures MR-90 de la ligne Montréal/Deux-Montagnes sont dotées d'ordinateurs qui enregistrent le fonctionnement des systèmes de propulsion et d'alimentation auxiliaire. Ceux-ci décèlent des anomalies qui se produisent lors des opérations. Une partie de ces données est téléchargée manuellement une fois par mois pour vérifier l'état général de fonctionnement. L'ajout d'un module de communication permet d'obtenir toute l'information sur le matériel roulant, et ce, rapidement et à distance. Actuellement, le téléchargement nécessite une intervention manuelle longue et laborieuse (24 heures pour une personne) et le traitement des données collectées intervient parfois trop tardivement pour qu'une action préventive soit entreprise. L'objectif est d'automatiser la cueillette des données, de transférer ces dernières en un point central, de les balayer automatiquement afin de déceler des problèmes et de produire des alarmes et des rapports de fonctionnement. Cette information apporte un support à l'exploitation en permettant d'avoir de meilleures réactions, de prévenir ou de réduire les pannes, d'offrir un meilleur service et d'améliorer la gestion de la maintenance. De plus en plus de locomotives modernes utilisent des systèmes qui offrent ce type d'information et de diagnostic. En outre, ce système permet de préparer l'arrivée des futures locomotives.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,080	0,450	-	-	-	**0,530**	0,132	0,398	-

Précision : ± 30 %

SERVICES GÉNÉRAUX À LA CLIENTÈLE

PROJETS AUTORISÉS

D.20 Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon

(ARR. SUD-OUEST – VILLE DE MONTRÉAL)

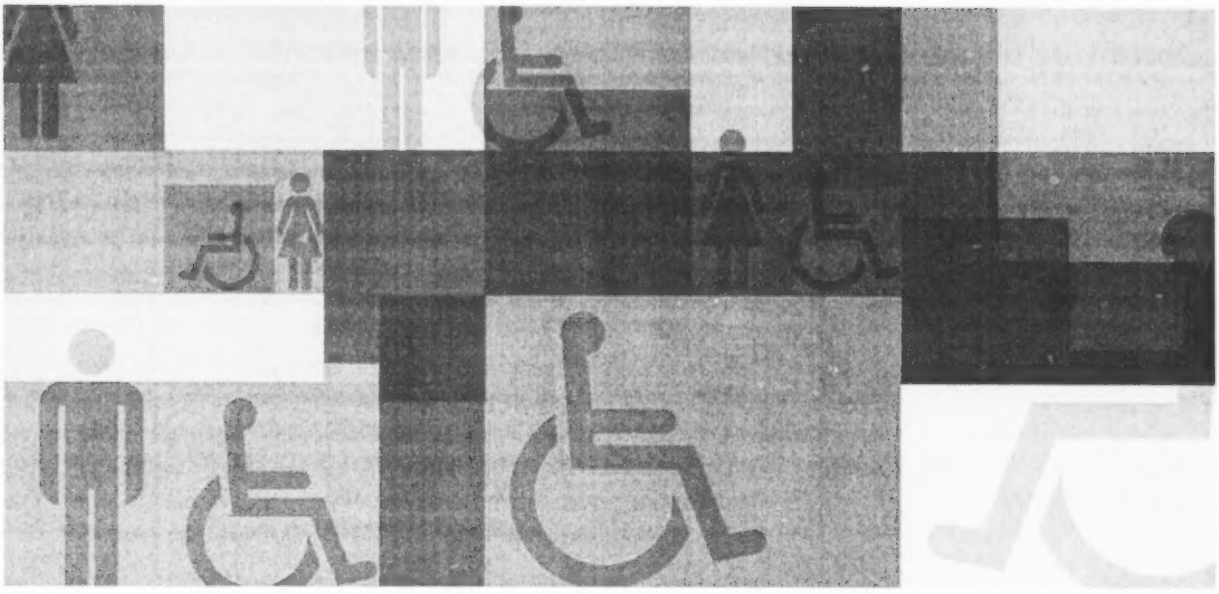
Réf. 5000-9010

Le kiosque existant qui abrite la billetterie ne présente pas l'espace nécessaire à l'exploitation d'une billetterie métropolitaine. L'augmentation de l'espace disponible permettra l'augmentation du niveau de service à la clientèle à cette billetterie, dans le cadre du projet d'automatisation de la vente de titres et de la perception des recettes. Le nouveau kiosque sera construit à l'extérieur de l'édicule du métro Angrignon, sur les terrains du terminus.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,115	-	-	-	**0,115**	0,115	-	-

Précision : ± 30 %

E. ACCESSIBITILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE



Reconnaissant l'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite comme un enjeu économique et social au Québec, la Politique québécoise du transport collectif prévoit une reconduction du volet consacré aux améliorations à apporter à l'intention des personnes à mobilité réduite dans le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Améliorer l'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite

Dans la continuité des actions qu'elle a déjà entreprises en regard de l'accessibilité de certains de ses aménagements et installations, l'AMT va intensifier et systématiser ses pratiques en la matière en établissant une politique générale d'accessibilité et d'intégration des personnes à mobilité réduite dans l'ensemble de ses activités et sur la totalité du territoire qu'elle dessert. Cette politique globale d'accessibilité se traduira par le développement de programmes référant à tous les secteurs d'activités relevant des attributions de l'AMT, nommément la fourniture de services de transport collectif à la population, la gestion des ressources humaines et l'acquisition de biens et services, par le biais de ses pratiques d'approvisionnement.

D'ores et déjà, deux projets, décrits ci-après, s'inscrivent dans l'esprit de cette politique globale d'accessibilité et sont soumis à l'étude pour fins d'autorisation. Il s'agit, d'une part, de l'amélioration de l'accessibilité au réseau régulier dans les équipements métropolitains et, d'autre part, de l'amélioration de l'accessibilité sur le réseau des trains de banlieue. Dans les deux cas, ces projets visent à faciliter l'accès aux transports collectifs pour les personnes vivant avec des limitations.

Par ailleurs, dans le cadre du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval, les trois nouvelles stations ainsi que les terminus et stationnements attenants sont accessibles aux personnes vivant avec des limitations ; les stations de métro sont par exemple pourvues d'ascenseurs afin d'optimiser leur accès.

De plus, l'AMT continue la sensibilisation de son personnel aux normes récentes en matière d'accessibilité au réseau régulier, qui doivent être désormais prises en compte dès le stade de planification d'un nouveau projet, tel que celui du Train de l'Est.

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

E.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Équipements métropolitains

E.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

E.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Équipements métropolitains

Réf. 5000-3508

Pour les nouveaux projets en développement, l'AMT applique des principes afin de les rendre plus accessibles aux personnes vivant avec des limitations. Sur les équipements existants, l'AMT a complété, en 2003, l'inventaire afin de déterminer leur capacité à accueillir les personnes vivant avec des limitations. Les résultats ont permis d'établir des orientations quant à la priorité des travaux à effectuer pour rendre accessibles à ces personnes les équipements de l'AMT.

Le but est de faciliter l'accès du réseau régulier aux personnes vivant avec des limitations, comme les personnes âgées et les personnes vivant avec une déficience (visuelle, auditive, motrice, intellectuelle et autres). Cette accessibilité permet par le fait même de répondre également aux besoins de l'ensemble des usagers.

Il s'agit donc d'effectuer des travaux sur les équipements de l'AMT afin de les rendre plus accessibles. Ces travaux consistent, entre autres, à :

- aménager ou apporter des améliorations aux espaces publics afin qu'il soit possible de se déplacer de façon sécuritaire, sans obstacles ni contraintes
- aménager des débarcadères et abaisser les trottoirs
- installer des rampes d'accès, des mains courantes et des portes automatiques
- améliorer l'éclairage, ce qui augmente le niveau et le sentiment de sécurité
- améliorer et modifier la signalisation afin de rendre l'information plus claire et plus efficiente
- aménager de manière spécifique les débarcadères et leurs abords afin qu'ils puissent servir aux services de transport adapté
- améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au terminus Centre-ville (2010)

Ces types d'interventions sont en cours de réalisation sur des équipements existants tels qu'aux terminus Terrebonne et Côte-Vertu en 2007. L'AMT entend poursuivre le déploiement de ces mesures aux terminus d'Angrignon et du Centre-ville en 2008.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,425	0,125	2,386	-	**3,236**	0,809	2,427	-

Précision : ± 30 %

E.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue

Réf. n/d

L'amélioration de l'accessibilité sur le réseau de trains de banlieue se matérialisera concrètement d'abord par la mise en place du projet du Train de l'Est, pour lequel près de 30,0 M$ seront prévus à cette fin.

De plus, afin de respecter les engagements pris avec la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, l'AMT doit adapter l'environnement spécifique des gares de trains de banlieue, soit les escaliers et tunnels qui mènent aux quais, les kiosques de billetterie et les bordures de quais.

Les travaux à effectuer se résument ainsi :

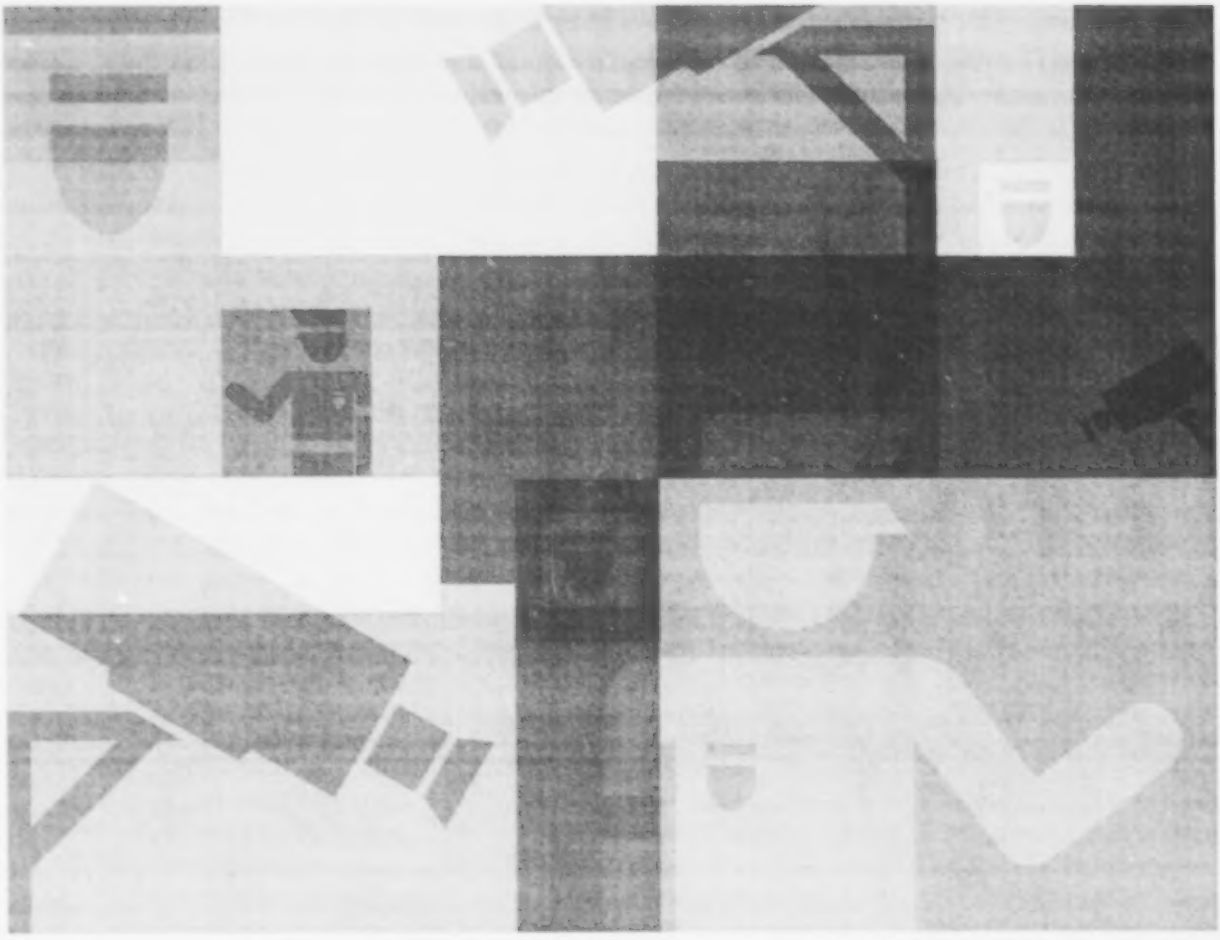
- escaliers et tunnels
  - augmentation du niveau de l'éclairage dans les escaliers couverts et dans les tunnels
  - ajout d'un signal de fin de course sur la main-courante
  - ajout d'un signal au sol sur les paliers
- kiosque de billetterie
  - ajout d'un muret pour tamiser le bruit environnant
  - augmentation de la fenestration et du niveau d'éclairage
  - déplacement et révision de l'information à la clientèle
  - déplacement des équipements de ventes
- quai
  - ajout d'un élément signal qui identifiera la bordure du quai

L'AMT prévoit réaliser en 2008 une étude de priorité de besoin qui lui permettra d'établir une programmation de ses actions. Une fois ces travaux complétés, les efforts de l'AMT iront prioritairement à l'amélioration de la signalisation, de l'éclairage et autres travaux sur les stationnements incitatifs des gares de trains de banlieue.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
0,670	1,000	15,620	15,563	0,742	**33,595**	8,399	25,196	-

Précision ± 30 %

F. SÛRETÉ ET SÉCURITÉ



La Politique québécoise du transport collectif consacre un volet à la sûreté et à la sécurité du transport collectif, suggérant l'élaboration d'un plan de sûreté pour chacune des infrastructures de transport, et l'implantation de nouvelles technologies permettant notamment une meilleure surveillance des installations.

Améliorer la sûreté et la sécurité

L'AMT maximisera son efficacité en matière de sûreté et sécurité. L'objectif est de doter les intervenants en matière de transport collectif de la région d'une vision commune et d'identifier les nouveaux enjeux en sûreté. Ce faisant, l'AMT continuera d'assumer son rôle de chef de file en transport collectif sur l'ensemble de la région métropolitaine.

L'AMT se réjouit du financement octroyé par Transport Canada dans le cadre de son programme Sûreté Transit. Cependant, l'AMT souhaite que les projets non retenus à ce stade-ci fassent l'objet de financement par Transport Canada lors d'un prochain cycle de financement. Les mesures proposées par l'AMT auront un impact sur les façons de faire en transport de masse durant les prochaines années. Ce programme Sûreté Transit servira donc de toile de fond à l'AMT lors de l'élaboration de ses prochaines stratégies et orientations en matière de sûreté et de sécurité.

PROJETS AUTORISÉS

F.1 Amélioration des mesures de sûreté/sécurité
F.2 Télésurveillance
F.3 Amélioration de l'éclairage
F.4 Maintien et amélioration des mesures de sûreté
F.5 Acquisition d'un système de radiocommunication
F.6 Contrôle informatique et physique d'accès et d'identité de tous les employés
F.7 Amélioration de la signalisation directionnelle dans le tunnel Mont-Royal
F.8 Autres projets spécifiques – Outils de prévention

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

F.9 Communications
F.10 Contrôle d'accès
F.11 Technologie et vidéosurveillance
F.12 Autres projets spécifiques

PROJETS AUTORISÉS

F.1 Amélioration des mesures de sûreté/sécurité

Réf. 2000-2037

Afin d'améliorer les mesures de sécurité et de sûreté déjà en place et ainsi augmenter l'efficacité des opérations de prévention, de détection et de dissuasion, l'AMT désire poursuivre le développement de projets en lien avec la sécurité et la sûreté des usagers.

L'augmentation de l'achalandage ainsi que l'augmentation continue du nombre d'équipements (stationnements incitatifs, gares, voies réservées, terminus, billetteries), poussent l'AMT à mettre à niveau ses pratiques en la matière. Dans cette optique, plusieurs projets sont requis :

Télésurveillance

- amélioration des systèmes et intégration de certaines fonctions et technologies au COS, telles que les alarmes de DAT et de billetteries
- ajout de caméras dans certains sites pour cibler des problématiques particulières (ce projet comprend les frais professionnels de consultants, les coûts de connexion en télécommunication, ainsi que le contrat de service et de maintenance du COS)

Autres projets spéciaux

- formation annuelle du personnel de sécurité sur tout le réseau en plus de la formation sur les nouveaux tronçons Blainville–Saint-Jérôme et le Train de l'Est
- achat de panneaux radar et autres outils pour contrer la problématique de vitesse dans les stationnements

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,650	1,000	0,750	1,500	-	**3,900**	3,900		-

Précision : ± 30 %

F.2 Télésurveillance

Réf. 5000-9012

Le but de ce projet est d'ajouter ou d'améliorer les systèmes de caméras (existants ou non) aux endroits stratégiques du réseau de l'AMT. Ce projet vise ainsi à prévenir des événements de nature terroriste et criminelle, aider les services policiers dans leurs enquêtes avant ou suite à un événement. Les huit sites suivants ont été ciblés en fonction de leur achalandage et leur fonction intermodale :

- amélioration du système de caméra au terminus Centre-ville
- amélioration et numérisation du système de caméra au terminus Longueuil
- installation de 24 caméras de surveillance et d'un système de visionnement numérique à la gare Lucien-L'Allier
- installation de quatre caméras aux entrées du tunnel du Mont-Royal

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,270	0,100	-	-	-	**0,370**	0,100	-	0,270

Précision : ± 30 %

F.3 Amélioration de l'éclairage

Réf. 5000-9014

L'ajout d'éclairage dans certains sites ciblés répond à un besoin de prévention. Un éclairage adéquat permet de rehausser le sentiment de sécurité des usagers et des employés, d'assurer une meilleure protection des installations et des biens, et de fournir une meilleure qualité d'images à la télésurveillance en place.

- ajout d'éclairage et signalétique pour les sorties sur les quais 11-12 et 21-22 de la Gare Centrale

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,050	-	-	-	**0,250**	0,063	-	0,187

Précision : ± 30 %

F.4 Maintien et amélioration des mesures de sûreté

Réf. 5000-9013

Une formation pour la sensibilisation des employés de l'AMT, du CP et du RTL, intitulée *Faire face au terrorisme* et dispensée par le Service de police de la Ville de Montréal, doit être donnée aux employés qui travaillent sur le réseau de l'AMT, notamment dans les installations qui sont des plaques tournantes du réseau et ce, afin de développer une meilleure culture de sûreté et de prévention en la matière.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,025	0,025	-	-	-	**0,050**	0,012	-	0,038

Précision : ± 30 %

F.5 Acquisition d'un système de radiocommunication

Réf. n/d

L'objectif de ce projet est de fournir à l'ensemble du personnel de sûreté-sécurité un seul et même système de radios.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,212	-	-	-	**0,212**	0,053	-	0,159

Précision : ± 30 %

F.6 Contrôle informatique et physique d'accès et d'identité de tous les employés

Réf. n/d

Ce projet a pour but d'améliorer les contrôles d'accès des employés à l'interne et à l'externe dans les différentes installations stratégiques de l'AMT.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,160	-	-	-	**0,160**	0,040	-	0,120

Précision : ± 30 %

F.7 Amélioration de la signalisation directionnelle dans le tunnel Mont-Royal

Réf. n/d

Ce projet a pour but de faciliter l'évacuation des personnes en cas d'incident en tunnel et ce, en rendant la signalisation plus claire pour les usagers et les services d'urgence.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,240	-	-	-	**0,240**	0,060	-	0,180

Précision : ± 30 %

F.8 Autres projets spécifiques – Outils de prévention

Réf. n/d

Ce projet consiste à donner des outils de prévention et de détection dans le but de dissuader et d'intervenir face à des situations jugées suspectes. Dans ce cadre, l'AMT procédera à la création d'un programme de formation et à la production spécialisée de vidéos en matière de sûreté-sécurité.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,353	-	-	-	**0,353**	0,089	-	0,264

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

F.9 Communications

Réf. n/d

Les objectifs de ce volet sont principalement d'étendre la communication à l'ensemble des installations de l'AMT, de couvrir les zones, à ce jour sans réception et d'assurer la compatibilité des systèmes entre les différents partenaires des services d'urgence. De plus, un des objectifs est de fournir au public des moyens de communiquer des informations en cas d'urgence.

Ce volet comprend donc deux volets :

- augmenter la fiabilité du réseau de communication interne en cas de panne
- installer des téléphones d'urgence (gares, stationnements)

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,036	-	-	-	**0,036**	0,009	-	0,027

Précision : ± 30 %

F.10 Contrôle d'accès

Réf. n/d

Ce volet a pour but de contrôler les accès à certains endroits stratégiques du réseau. Pour ce faire, l'installation de clôtures aux gares de trains de banlieue jugées comme sites prioritaires dans l'analyse de risque est requise. De plus, un consultant sera embauché afin de faire l'analyse et mettre en place un système de gestion des accès pour tous les sites de l'AMT.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,199	-	-	-	**0,199**	0,050	-	0,149

Précision : ± 30 %

F.11 Technologie et vidéosurveillance

Réf. n/d

Le but de ce projet est d'ajouter ou d'améliorer les systèmes de caméras (existants ou non) aux endroits stratégiques du réseau de l'AMT. Ce volet vise ainsi à prévenir des événements de nature terroriste et de sécuriser la population par des gestes concrets. Il vise également à détecter, retarder et même empêcher tout geste à caractère terroriste. Dans le même ordre d'idée, certaines technologies ont également été recommandées. Des bornes d'identification véhiculaires seront installées aux entrées des stationnements et des caméras mobiles avec détection de mouvement seront mises en place sur les quais des gares.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	**TOTAL**	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,639	0,547	-	-	**2,186**	0,547	-	1,639

Précision : ± 30 %

F.12 Autres projets spécifiques

Afin de prévenir et de gérer efficacement tout risque accidentel relatif aux transports collectifs, l'AMT s'engage à renseigner, informer, sensibiliser et former son personnel. Ceci implique de se doter de normes et procédures adéquates pour différents aspects qui ont un impact certain sur l'amélioration des mesures de sûreté de l'organisation. Dans ce cadre, l'AMT procédera à la création et la mise en place de guides, de standards et de procédures.

INVESTISSEMENTS *(en millions)*						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2008	2009	2010	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,160	-	-	-	**0,160**	0,040	-	0,120

Précision : ± 30 %

Financement
PROJETS INSCRITS AU PTI 2008-2009-2010

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie non subventionnée des investissements. Le Fonds est alimenté par des contributions municipales totalisant 28,9 M$ en 2008, à raison de 1 ¢ par 100 $ du rôle d'évaluation foncier.

Les investissements majeurs créent une pression importante à court terme sur le Fonds d'immobilisations et génèrent un financement permanent à combler de 118,3 M$ en 2008 (TABLEAU 5) ayant un impact sur la gestion des liquidités de l'AMT. Le financement permanent à combler représente le solde cumulatif non subventionné des investissements en immobilisations qui devront être comblés à même les sources de financement permanent des exercices à venir tels les subventions, les contributions municipales et les revenus divers.

Les contributions municipales de 28,9 M$ en 2008 et 30,9 M$ (TABLEAU 2) pour les années subséquentes (TABLEAU 5) sont insuffisantes pour payer comptant ou financer la partie non subventionnée des investissements planifiés de l'AMT, notamment les investissements majeurs.

La réalisation complète de ces projets et leur financement à long terme crée un service de dette récurrent de 34,1 M$ dès 2012 (TABLEAU 4), entraînant ainsi une insuffisance de fonds. L'intégration progressive de 1 ¢ du 100 $ d'évaluation de la richesse foncière uniformisée échelonnée sur trois ans, soit une majoration de 1/3 ¢ par année, permettrait de régler cette insuffisance de fonds.

TABLEAU 4
Financement des projets inscrits au PTI 2008-2009-2010

PROJETS	PÉRIODE D'AMORTISSEMENT	INVESTISSEMENT TOTAL (en millions de $)	INVESTISSEMENT PART AMT (en millions de $)	SERVICE DE LA DETTE (en millions de $)
Train de l'Est	20 ans/10 ans	300,0	75,0	8,4
Accroissement de la ligne Montréal/Deux-Montagnes – Matériel roulant et infrastructures	20 ans/10 ans	177,7	44,4	4,2
Site de garage	10 ans	44,0	11,0	1,5
Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux	20 ans	96,0	24,0	2,1
Acquisition de 12 locomotives neuves	20 ans	89,2	22,3	1,9
Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200	20 ans	246,8	61,7	5,4
Autres investissements antérieurs au 1er janvier 2008	Divers	138,7	92,0	10,6
TOTAL		**1092,4**	**330,4**	**34,1**

TABLEAU 5
Budget des opérations et du financement permanent à combler

FINANCEMENT PERMANENT (en milliers de $)	BUDGET 2008	PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART P2007 VS B2007
SUBVENTIONS DU MTQ	167 267,8	78 983,5	193 214,5	(114 231,0)
CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	28 945,0	24 413,8	24 413,8	-
AUTRES SUBVENTIONS	6 869,5	4 988,0	8 284,3	(3 296,3)
AUTRES	2 000,0	2 000,0	2 000,0	-
TOTAL	**205 082,3**	**110 385,3**	**227 912,6**	**(117 527,3)**

INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS (en milliers de $)	BUDGET 2008	PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART P2007 VS B2007
A. RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL ET AUTRES MODES GUIDÉS SUR RAIL				
Prolongement du métro vers Laval	-	51 367,0	73 800,0	(22 433,0)
Réseau du métro de Montréal	13 900,0	4 354,3	3 325,0	1 029,3
Autres modes ferrés	750,0	-	-	-
B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE				
Flotte de trains (Cinq lignes)	36 900,0	3 175	26 970,0	(23 795,0)
Montréal/Deux-Montagnes	9 915,0	585,0	7 500,0	(6 915,0)
Montréal/Dorion-Rigaud	6 360,0	340,0	5 560,0	(5 220,0)
Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	14 884,0	690,0	7 850,0	(7 160,0)
Montréal/Mont-Saint-Hilaire	19 810,0	5 155,0	18 765,0	(13 610,0)
Montréal/Delson-Candiac	200,0	50,0	250,0	(200,0)
Infrastructures communes	5 935,0	215,0	-	215,0
Train de l'Est	85 000,0	13 450,0	37 000,0	(23 550,0)
Autres développement	5 300,0	950,0	11 184,0	(10 234,0)
Programme d'entretien majeur - Trains de banlieue	2 500,0	2 500,0	2 500,0	-
C. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS				
Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX	1 700,0	3 550,0	3 330,0	220,0
Axes autoroute 20 et route 132	9 440,0	6 555,0	12 570,0	(6 015,0)
Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure	2 260,0	280,0	5 765,0	(5 485,0)
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal	3 008,0	900,0	3 500,0	(2 600,0)
Développement – RTMA	1 000,0	600,0	3 000,0	(2 400,0)
Autres interventions – RTMA	5 125,0	3 635,0	5 410,0	(1 775,0)
Programme d'entretien majeur – Équipements métropolitains	600,0	600,0	600,0	-
D. INNOVATION				
Services d'information à la clientèle	4 060,0	635,0	4 245,0	(3 610,0)
Système d'aide à l'exploitation	11 280,0	3 125,0	5 865,0	(2 740,0)
Services généraux à la clientèle	115,0	-	325,0	(325,0)
E. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	1 425,0	945,0	885,0	60,0
F. SÛRETÉ ET SÉCURITÉ	4 174,0	1 990,0	6 985,0	(4 995,0)
FRAIS D'INTÉRÊT SUR LE FINANCEMENT	5 253,0	3 706,0	4 060,0	(354,0)
TOTAL	**250 894,0**	**109 352,3**	**251 244,0**	**(141 891,7)**
INSUFFISANCE DU FINANCEMENT PERMANENT SUR LES INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE	**(45 811,8)**	**1 033,0**	**(23 331,4)**	**24 364,4**
FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**(72 504,0)**	**(73 537,0)**	**(73 537,0)**	**-**
FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER À LA FIN DE L'EXERCICE	**(118 315,8)**	**(72 504,0)**	**(96 868,4)**	**24 364,4**

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS
actuels et proposés

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS
actuels et proposés

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

LIGNES MONTRÉAL/	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS – STATIONNEMENTS 2007	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	ACHALANDAGE (passagers train) – RÉSULTATS 2006	PRÉVISION 2007	VARIATION 2007/2006
Deux-Montagnes	12	0	300	5 466	7 609 700	7 714 600	1,2%
Dorion-Rigaud	19	15	429	3 136	3 166 000	3 212 600	1,5%
Blainville-Saint-Jérôme	10	6	171	3 171	2 134 100	2 153 000	0,9%
Mont-Saint-Hilaire	6	6	121	2 369	1 398 000	1 477 000	5,0%
Delson-Candiac	5	4	77	831	537 600	593 700	10,4%
GRAND TOTAL	52	39	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

	STATIONNEMENTS INCITATIFS – PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	ACHALANDAGE auto 2006	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2006	Pré. 2007	ACHALANDAGE TRAIN (bi-D train) – RÉSULTATS 2006	PRÉVISION 2007	VARIATION 2007/2006
MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES								
Deux-Montagnes	138	1 100	202 900	98%	94%	1 535 900	1 580 700	2,9%
Grand-Moulin	23	275	60 400	87%	82%	463 100	469 000	1,3%
Sainte-Dorothée	21	1 023	14 700	85%	89%	1 067 500	990 300	7,0%
Île-Bigras	13	69	241 600	87%	87%	160 600	158 900	1,1%
Roxboro-Pierrefonds	91	773	104 600	98%	100%	1 542 400	1 581 800	2,6%
Sunnybrooke	21	610	90 400	96%	98%	847 700	863 500	1,9%
Bois-Franc	28	754	169 400	89%	87%	702 400	710 100	8,2%
Du Ruisseau	14	1 080	247 600	85%	81%	750 500	691 400	8,0%
Montpellier	14	0	0	0%	0%	635 700	608 600	4,3%
Mont-Royal	30	0	0	0%	0%	666 000	643 300	3,5%
Canora	16	0	0	0%	0%	341 000	334 600	1,9%
Gare Centrale	0	0	0	0%	0%	6 017 600	5 750 900	4,4%
TOTAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
MONTRÉAL/DORION-RIGAUD								
Rigaud	7	120	1 600	5%	0%	6 000	6 900	15,0%
Hudson	7	36	6 500	71%	73%	22 500	23 000	2,2%
Vaudreuil	21	421	62 100	79%	71%	237 100	322 900	36,2%
Dorion	17	180	10 800	51%	51%	172 000	177 000	3,0%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	28	134	31 300	67%	100%	139 300	191 000	40,0%
Île-Perrot	23	100	31 300	82%	80%	114 700	147 300	28,3%
Sainte-Anne-de-Bellevue	21	320	67 700	59%	40%	226 200	185 100	18,2%
Baie-d'Urfé	15	72	14 000	77%	75%	76 200	55 300	27,4%
Beaurepaire	28	43	8 300	100%	97%	138 600	146 400	5,6%
Beaconsfield	65	485	100 000	92%	99%	703 000	648 000	8,0%
Cedar Park	22	27	6 900	100%	100%	209 900	201 700	3,9%
Pointe-Claire	28	685	90 000	53%	54%	302 400	322 500	6,6%
Valois	28	115	25 500	88%	90%	248 600	237 400	4,5%
Pine Beach	28	0	0	0%	0%	110 200	120 800	9,6%
Dorval	34	402	74 700	73%	74%	270 900	227 500	16,0%
Lachine	35	0	0	0%	0%	194 100	200 400	3,2%
Montréal-Ouest	18	20	4 500	60%	50%	456 600	421 000	8,0%
Vendôme	5	0	0	0%	0%	1 074 500	1 135 100	5,6%
Gare Lucien-L'Allier	3	0	0	0%	0%	1 635 400	1 657 400	1,3%
TOTAL	[illegible]	3 136	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	14	376	0	0%	76%	0	229 000	0%
Blainville	28	982	123 000	64%	57%	425 000	349 700	17,7%
Sainte-Thérèse	48	699	140 600	89%	81%	512 600	585 000	4,5%
Rosemère	30	401	83 000	82%	82%	450 700	473 000	4,9%
Sainte-Rose	23	796	111 000	58%	48%	381 100	294 200	22,8%
Vimont	7	200	4 600	58%	57%	15 400	143 100	829,2%
Saint-Martin (fermeture 28 août 07)	0	100	46 200	96%	63%	250 300	78 100	68,8%
Concorde (ouverture 29 août 07)	7	0	0	0%	0%	0	422 100	0,0%
Bois-de-Boulogne	7	0	0	0%	0%	150 900	140 000	7,2%
Chabanel	0	0	0	0%	0%	0	52 900	0,0%
Parc	7	0	0	0%	0%	1 349 700	1 004 400	25,5%
Montréal-Ouest	0	0	0	0%	0%	53 100	70 700	33,1%
Vendôme	0	0	0	0%	0%	141 100	114 600	18,8%
Gare Lucien-L'Allier	0	0	0	0%	0%	437 900	349 200	20,3%
TOTAL	171	3 171	518 700	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	14	444	77 600	80%	73%	258 000	298 400	15,7%
McMasterville	28	430	72 000	67%	64%	311 600	284 300	8,8%
Saint-Basile-le-Grand	28	374	64 400	88%	79%	251 700	297 900	18,8%
Saint-Bruno	14	555	68 400	49%	49%	240 600	249 400	3,6%
Saint-Hubert	14	225	56 800	100%	100%	158 400	177 900	12,3%
Saint-Lambert	20	320	67 000	83%	60%	183 200	174 100	5,0%
Gare Centrale	0	0	0	0%	0%	1 394 100	1 472 000	5,6%
TOTAL	121	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC								
Candiac	7	110	9 000	30%	53%	28 400	46 327	70,1%
Delson	18	110	4 900	10%	10%	38 600	45 800	18,7%
Saint-Constant	21	172	17 400	64%	72%	160 600	177 200	10,3%
Sainte-Catherine	28	439	64 000	58%	60%	253 500	266 400	5,1%
LaSalle	7	0	0	0%	0%	67 000	68 100	1,6%
Montréal-Ouest	0	0	0	0%	0%	27 400	22 400	18,2%
Vendôme	0	0	0	0%	0%	225 900	251 100	11,2%
Gare Lucien-L'Allier	0	0	0	0%	0%	273 900	308 100	12,5%
TOTAL	77	831	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	1 193	[illegible]	2 844 200	79%	70%	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS 2007	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	RÉSULTATS 2006	PRÉVISION 2007	VARIATION 2007/2006
Express Chevrier	3	1	10	1 970	889 700	1 074 800	23.0%
Express Le Carrefour	11	1	60	470	270 400	223 000	26.0%
GRAND TOTAL	**14**	**2**	**70**	**2 400**	**1 159 100**	**1 298 300**	**[illegible]**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	CIRCUITS	RÉSULTATS 2006	VARIATION 2006/2005
Angrignon	4	23	5 677 000	-2.7%
Brossard	4	38	2 081 300	2.5%
Cartier				
Côte-Vertu	3	21	11 386 000	4.0%
Henri-Bourassa Nord	3	36	9 272 000	8.2%
Henri-Bourassa - Sud	1	11	7 581 300	3.0%
Le Carrefour	2	10	891 700	9.3%
Longueuil	5	50	11 927 000	7.3%
Montmorency				
Radisson	3	17	3 086 000	1.5%
Repentigny	1	15	313 800	14.9%
Centre-Ville	10	82	10 457 500	7.7%
Saint-Eustache	2	7	219 400	-2.3%
Sainte-Thérèse	2	14	817 000	-4.5%
Terrebonne	1	20	1 432 100	12.7%
TOTAL	**41**	**343**	**[illegible]**	**4.9%**

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20 Bretelle Telbec	-	1.5	1.5
A25	-	5.0	5.6
A10/ Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	[illegible]	10.7	10.8
Avenue du Parc	[illegible]	3.5	3.0
Boul. Newman	-	3.2	3.2
Boul. Pie-IX	-	8.5	8.5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Bretelle Mercier	[illegible]	6.2	3.3
Boul. Taschereau	[illegible]	5.4	5.4
Bretelle Taschereau		0.5	
Côte-des-Neiges	-	5.1	4.8
Henri-Bourassa	-	8.2	8.3
Le Carrefour/Côte-Vertu	[illegible]	7.0	6.1
Pont Viau / Boul. Des Laurentides	[illegible]	2.4	1.3
Pont Victoria / Des Irlandais	-	0.2	0.1
Route 116	-	1.2	1.3
Route 132/Montbrun	-	2.0	
René-Lévesque/Notre-Dame	[illegible]	9.0	8.0
Rue Sherbrooke Est	-	1.6	2.1
Saint-Charles / Riverside / Lafayette	[illegible]	2.2	0.8
TOTAL		**[illegible]**	**73.1**

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE AUTO	
	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	ACHALANDAGE AUTOS 2006	TAUX D'OCCUPATION RÉS. 2006	PRÉ. 2007	PRÉVISION 2007	VARIATION 2007/2006
Angrignon	42	733	118 100	64%	57%	104 400	-11.0%
Brossard-Chevrier	15	1 974	327 500	86%	87%	413 400	26.2%
Brossard-Panama	75	930	249 800	96%	100%	232 300	-7.0%
Cartier	64	465	0		98%	77 000	
Chambly	7	287	55 700	77%	79%	56 200	0.9%
Châteauguay	15	350	63 300	70%	71%	62 000	-4.1%
De Montagne	18	125	15 300	60%	40%	15 400	0.7%
Georges-Gagné	10	422	72 400	58%	71%	75 300	4.0%
La Prairie	7	528	98 800	75%	70%	100 500	1.7%
Le Carrefour	63	478	10 600	9%	6%	9 000	[illegible]
Longueuil	422	2 370	321 400	69%	66%	347 900	8.2%
Mercier	0	43	7 700	71%	58%	7 300	-5.2%
Montmorency	100	1 342	0		57%	115 100	
Namur	8	428	102 700	95%	96%	103 400	0.7%
Radisson	14	527	134 100	100%	98%	129 600	-3.4%
Repentigny	14	268	37 100	55%	61%	41 100	10.8%
Seigneurial	16	125	12 400	39%	40%	14 500	16.9%
Saint-Eustache	30	20	2 300	46%	62%	3 100	34.8%
Sainte-Julie	30	281	45 100	60%	69%	62 200	37.9%
Sherbrooke	0	325	36 800	45%	42%	34 600	-6.0%
Terrebonne	29	816	145 600	78%	84%	172 200	18.3%
TOTAL	**1378**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**
GRAND TOTAL - STAT. INCITATIFS (TRAINS ET RTMA)	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**	**[illegible]**

ANNEXE B

COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT
par sujet et en ordre alphabétique d'organisme
(en date du 29 octobre 2007)

ANNEXE B

COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT
par sujet et en ordre alphabétique d'organisme
(en date du 29 octobre 2007)

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

ACIT

Développement des services et Fonds vert : Les CIT/OMIT/CRT demandent que les plans de développement des services que prévoit l'AMT au cours des prochaines années s'arriment avec ceux que prévoient aussi les CIT/OMIT/CRT.

► **POSITION DE L'AMT** : *Dans l'élaboration de son Plan d'amélioration des services et de son PTI 2008-2009-2010, l'AMT a considéré l'ensemble des projets et plans qu'elle avait à sa disposition.*

CIT du Haut-Saint-Laurent

La présentation de divers projets de l'AMT dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC) aura des répercussions financières sur les AOT, et engendrera une hausse des contributions municipales reliées au développement. Il serait souhaitable que l'AMT consulte et favorise les échanges avec les AOT avant d'entreprendre de nouvelles initiatives.

► **POSITION DE L'AMT** : *Le Plan d'amélioration des services de l'AMT table sur des projets dont la majorité figurait déjà au PTI 2007-2008-2009. De plus, les projets déposés au MTQ ont un faible impact ou aucun impact sur les contributions municipales et favorisent une meilleure mobilité des citoyens et une amélioration des services de transport en commun sur le territoire.*

CIT de la Vallée du Richelieu

La présentation de divers projets de l'AMT dans le cadre de la PQTC aura des répercussions financières sur les AOT, et engendrera une hausse des contributions municipales reliées au développement. Il serait souhaitable que l'AMT consulte et favorise les échanges avec les AOT avant d'entreprendre de nouvelles initiatives.

► **POSITION DE L'AMT** : *Le Plan d'amélioration des services de l'AMT table sur des projets dont la majorité figurait déjà au PTI 2007-2008-2009. De plus, les projets déposés au MTQ ont un faible impact, ou aucun impact, sur les contributions municipales et favorisent une meilleure mobilité des citoyens et une amélioration des services de transport en commun sur le territoire.*

MRC Les Moulins

Le Conseil de la MRC Les Moulins avise l'AMT de sa satisfaction à l'égard du projet de PTI 2008-2009-2010, et réitère sa disponibilité et son intérêt à travailler en étroite collaboration avec les représentants de l'AMT pour réaliser le plus rapidement possible les projets autorisés du PTI 2008-2009-2010.

► **POSITION DE L'AMT** : *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

RTL[1]

La modernisation des équipements et des infrastructures du réseau de trains de banlieue existant apparaît inévitable. Le RTL est d'avis que cette situation affecte la capacité de l'AMT de consacrer les sommes permettant d'accélérer la réalisation des projets dédiés au RTMA.

Par ailleurs, l'AMT mentionne que les grands projets de développement sortent du cadre de la planification triennale en raison de l'importance des investissements qu'ils représentent et doivent, par conséquent, s'insérer dans une planification à plus long terme. Cependant, il est notoire que ce raisonnement ne s'applique, en aucune manière, au réseau de trains de banlieue.

► **POSITION DE L'AMT** : *Les projets reliés aux trains de banlieue n'ont aucunement freiné le développement du RTMA au cours de dernières années. En effet, depuis 1996, le nombre d'axes est passé de 9 à 19, le nombre de km de voies réservées de 41 à 83, les stationnements incitatifs de 5 à 21 pour un total de places passé de 4 250 à 12 833. L'AMT entend poursuivre le développement du RTMA avec des investissements prévus de 45,0 M$ pour les années 2008-2009-2010.*

[1] Ville de Longueuil : « Nous endossons entièrement les commentaires déposés par nos partenaires, soit le Réseau de transport de Longueuil (RTL). »

Ville de Montréal – STM

L'AMT privilégie le train de banlieue et son développement dans les prochaines années et n'envisage pas de développer d'autres modes lourds de transport collectif. La part la plus importante du PTI est consacrée aux trains de banlieue.

> ► **POSITION DE L'AMT** : *En excluant le projet de développement du Train de l'Est ainsi que le maintien de la flotte et du patrimoine, projets notamment réclamés par la Ville de Montréal et la CMM, les projets reliés aux trains représentent environ 17 % du PTI 2008-2009-2010. En ce qui concerne le développement d'autres modes lourds, l'AMT a inscrit la majeure partie des projets de développement de modes lourds de nature métropolitaine identifiés au Projet de Plan de transport de la Ville, dont le prolongement de la ligne 5 jusqu'à Pie-IX, le SLR Parc, le projet de corridor ferroviaire pour l'aéroport et l'ouest de l'île. De plus, l'AMT a ajouté le prolongement de la ligne 2 vers Bois-Franc, le Tram-train dans l'axe de l'antenne Doney et le Tram-train Lachine/Centre-ville. Enfin, le principal projet inscrit au PTI en matière de développement ferroviaire, soit le Train de l'Est, constitue le 12e chantier au Projet de Plan de transport de la Ville de Montréal.*

L'analyse du PTI montre que des études sont autorisées concernant des projets qui touchent Montréal, comme la gare McGill, la desserte de l'ouest de l'île de Montréal dans le corridor de train Dorion-Rigaud, un avant-projet de voies ferrées entre la gare Dorval et le centre-ville pour desservir l'aéroport, un Tram-train dans l'antenne ferroviaire Doney.

> ► **POSITION DE L'AMT** : *Certains projets mentionnés inscrits sous la rubrique projets autorisés sont des études qui doivent être réalisées en amont afin de déterminer la faisabilité du projet, d'en préciser l'ampleur des coûts et de réaliser des analyses coûts/bénéfices. À cette étape, ces études ne sont généralement pas subventionnées par le MTQ. Par la suite, si le projet démontre une acceptabilité par le milieu, le projet sera soumis au MTQ pour l'obtention d'une autorisation.*

Toutefois, nous constatons qu'aucune autorisation gouvernementale n'a été obtenue pour des projets importants pour Montréal et identifiés dans son Plan de transport, tels la nouvelle gare Outremont/Université de Montréal sur la ligne Blainville, les agrandissements de stationnements incitatifs à certaines gares de la ligne Dorion-Rigaud, la connexion de la ligne Blainville avec le tunnel du Mont-Royal, un système rapide par bus (SRB) dans l'axe Pie-IX, des études et des mesures pour favoriser l'autobus, le covoiturage et le stationnement incitatif dans les corridors des autoroutes 15, 13, 19, 20, 40 et 138, un SRB dans l'axe Henri-Bourassa et, enfin, le prolongement de la ligne 5 du métro vers Pie-IX.

> ► **POSITION DE L'AMT** : *L'AMT prend acte du fait que les projets suivants, le prolongement de la ligne 5 à Pie-IX, la gare Outremont/Université de Montréal sur la ligne Blainville, les agrandissements de stationnements incitatifs à certaines gares de la ligne Dorion-Rigaud, la connexion de la ligne Blainville avec le tunnel du Mont-Royal, un système rapide par bus (SRB) dans l'axe Pie-IX, des études et des mesures pour favoriser l'autobus, le covoiturage et le stationnement incitatif dans les corridors des autoroutes 15, 13, 19, 20, 40, et 138, un SRB dans l'axe Henri-Bourassa, constituent des projets importants pour Montréal et qu'à cet égard, la Ville de Montréal appuiera l'AMT lors des demandes d'autorisation. Les projets dans la section pour fins d'autorisation sont en attente d'une autorisation formelle du MTQ. Toutefois, l'AMT a entrepris les analyses préliminaires de leur justification.*

L'exercice collectif de choix stratégiques au niveau régional doit être décidé en assurant un équilibre des efforts (en termes d'offre de services) et des ressources budgétaires et financières consacrées à ces efforts dans le contexte du transport en commun local et régional au sein de la CMM. Nous pensons que cet exercice collectif n'a pas été réalisé de façon satisfaisante. L'attribution des ressources financières dans l'ensemble régional doit être repensée en tenant compte de la réalité de l'agglomération de Montréal, et également en fonction de la consolidation des zones urbaines existantes dans la région, afin de minimiser l'accroissement des coûts d'exploitation et d'immobilisations du transport régional. Cet exercice d'attribution des ressources au niveau régional doit donc nous amener collectivement à questionner les choix stratégiques inscrits au PTI de l'AMT.

> ► **POSITION DE L'AMT** : *L'AMT prend acte de la position de la Ville de Montréal et a toujours été disposée à discuter de ces questions. L'AMT, agissant avec transparence, est prête à fournir la répartition de ses investissements en transport collectif sur l'ensemble du territoire depuis sa création. D'autre part, le commentaire de la Ville de Montréal interpelle toute la question de la gouvernance en matière d'organisation, de gestion at de financement des infrastructures de transport collectif dans la grande région métropolitaine de Montréal. En février 2007, une entente est intervenue entre le Conseil de la CMM et le gouvernement du Québec concernant le partage du déficit annuel d'exploitation du réseau de métro de Montréal et le financement des investissements requis pour la modernisation du métro. L'article 12 de cette entente prévoit notamment que toute question relative à la gouvernance devrait être discutée ou résolue d'ici le 31 décembre 2008. L'AMT, ayant été un partenaire très actif et déterminant dans l'établissement du réel déficit du métro de Montréal, entend continuer à jouer un rôle actif concernant une gouvernance et un financement optimaux pour la grande région de Montréal. Lors du processus d'élaboration du PTI, l'AMT consulte ses divers partenaires afin de connaître les besoins en matière de transport régional. Ainsi, les projets inscrits au PTI reflètent les diverses demandes des partenaires formulées lors du processus de consultation. À cet égard, la STM n'a pas présenté de projet particulier et l'AMT a tenu compte du Projet de Plan de transport de la Ville de Montréal.*

RÉSEAU DE MÉTRO
ET AUTRES MODES GUIDÉS SUR RAIL

Arrondissement de Lachine

Nous demandons à l'AMT d'intégrer, dans son PTI 2008-2009-2010, un projet de Tram-train qui relierait Lachine au centre-ville.

► ***POSITION DE L'AMT*** : *En accord avec le projet inscrit pour études au PTI 2008-2009-2010.*

RTL

L'AMT doit prévoir les sommes nécessaires à la réalisation de l'implantation d'un SLR dans l'axe A-10/pont Champlain, qui a fait l'objet d'études d'avant-projet au coût de 12 M$.

► ***POSITION DE L'AMT*** : *L'AMT appuie ce projet mais demeure en attente d'une décision de chacun des gouvernements supérieurs pour la poursuite de ce projet qui représente des investissements majeurs qui s'élève à plus de 1 milliard de dollars. L'AMT poursuit cependant le développement de l'axe et de ses infrastructures (échangeur Taschereau, terminus Panama et Chevrier) en fonction de la mise en place d'un éventuel SLR.*

Ville de Longueuil

Avec ce cadre financier restreint, l'AMT investit peu dans les infrastructures existantes du centre de l'agglomération de la Communauté métropolitaine de Montréal qui, elles, se sont détériorées depuis plusieurs années, dont les infrastructures vieillissantes, le matériel roulant désuet, les fuites d'eau dans les stations de métro, les escaliers roulants en panne, etc.

► **POSITION DE L'AMT** : *En ce qui concerne le métro, l'entente concernant le partage du déficit « métropolisable » du métro inclut les dépenses en immobilisations prévues durant la période 2007-2011, entente dans laquelle l'AMT a été un joueur très actif, notamment afin de déterminer le montant réel du déficit annuel et l'implantation d'une méthode équitable de partage des contributions.*

Nous sommes étonnés de constater qu'un domaine aussi structurant et stratégique que représente le transport collectif sur le territoire métropolitain n'appuie pas sa stratégie de développement de ses modes et réseaux sur celle de l'aménagement et du développement du territoire. Du moins, à la lecture des deux documents de l'AMT, nous constatons qu'en aucun temps il a été question d'un appariement ou d'une harmonisation à cet égard.

► ***POSITION DE L'AMT*** : *L'AMT est en accord avec l'effet structurant du transport sur l'aménagement du territoire. Elle a d'ailleurs été un chef de file en matière de développement de TOD (Transit Oriented Development) au cours des dix dernières années. L'AMT s'appuie sur les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et sur les plans d'urbanisme des municipalités dans l'attente de l'adoption d'un schéma d'aménagement régional.*

La Ville de Longueuil demande à l'AMT d'inclure à son PTI les projets suivants : Implantation d'un site propre pour autobus ou SLR dans l'axe du pont Champlain/Terminus Centre-ville (y compris l'estacade) – Prolongement de la ligne 4 du métro Longueuil ou SLR jusqu'au boulevard Roland-Therrien – Implantation d'un SLR urbain reliant le terminus Brossard-Chevrier au métro de Longueuil (via A10 et Taschereau) – Axe Taschereau/Jacques-Cartier/De Mortagne en site propre pour autobus ou SLR reliant Brossard et Longueuil à Boucherville – Axe Lepage/Moise-Vincent en site propre pour autobus ou SLR – Étude d'un site propre pour autobus ou SLR reliant la station terminale de la ligne 4 du métro jusqu'à l'aéroport de Saint-Hubert (via Roland-Therrien et Bord-de-l'Eau).

► ***POSITION DE L'AMT*** : *Ces projets peuvent présenter des intérêts de développement certains et doivent faire l'objet d'une définition plus poussée au cours de l'année 2008 afin d'être inclus au prochain PTI de l'AMT.*

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

ACIT

Nous saluons l'accent sur la finalisation du réseau des trains de banlieue avec le projet du Train de l'Est et la modernisation des lignes existantes, relevant de projets qui restent à être autorisés.

► ***POSITION DE L'AMT** : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Nous demandons de faire coïncider la notion de permanence d'une ligne avec celle de ses aménagements. Plus précisément, nous demandons que soient accélérés dès 2008 les aménagements des gares de la ligne Mont-Saint-Hilaire, qui a atteint son statut permanent.

► ***POSITION DE L'AMT** : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

CIT Le Richelain – CIT Roussillon

Nous constatons avec regret que le transfert des neuf voitures de série 900 de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme pour remplacer les deux rames de quatre voitures de la série 1000 de la ligne Montréal/Delson-Candiac ne se fera pas avant 2009-2010.

► ***POSITION DE L'AMT** : En octroyant un contrat de fabrication en 2007 pour de nouvelles voitures qui seraient fabriquées en production continue avec celles du Train de l'Est, les voitures ne seront livrées qu'en 2009-2010. Ainsi, le transfert des neuf voitures 900 de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme vers la ligne la ligne Montréal/Delson-Candiac ne pourra s'effectuer avant 2009-2010.*

CIT de la Vallée du Richelieu

Il est important de procéder au remplacement du matériel roulant le plus tôt possible et également de procéder à la modernisation des équipements (voitures à plus grande capacité). Nous sommes en faveur d'une consolidation des équipements existants avant le développement et l'élaboration de nouvelles initiatives.

► ***POSITION DE L'AMT** : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

RTL

Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert : le RTL appuie ce projet et souhaite sa réalisation dès que l'AMT le jugera opportun.

► ***POSITION DE L'AMT** : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Gare Saint-Lambert/Aménagement permanent : le RTL endosse la démarche de l'AMT.

► **POSITION DE L'AMT** : *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Gare Saint-Bruno/Aménagement permanent : le RTL est d'accord avec une relocalisation de la gare près du site de dépôt à neige de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville.

En plus d'être plus central, le nouvel emplacement intègre des facilités d'accès et des quais d'embarquement pour autobus qui éliminent tout conflit avec les automobilistes, ce qui n'est pas le cas sur le site actuel de la gare.

► ***POSITION DE L'AMT** : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

STL

La STL est favorable aux améliorations de service envisagées sur les deux lignes de trains qui traversent la ville de Laval et qui sont déjà à capacité. La nouvelle gare A13 qui sera située à Montréal (prévue pour 2008) sur la ligne Deux-Montagnes devrait faire l'objet d'une étude d'accessibilité (A13) afin d'envisager sa desserte par une ligne d'autobus de la STL.

► **POSITION DE L'AMT** : *L'AMT prend acte du souhait de la STL, lequel pourrait toutefois avoir un impact sur le projet.*

Quant à la gare Vimont (ligne Blainville–Saint-Jérôme), dont les aménagements permanents sont prévus pour 2008, une grande attention devra être portée à la sécurisation de l'accès des autobus au site, qui est aujourd'hui problématique (pas de signalisation pour permettre une sortie sécuritaire du site avec une circulation automobile très importante).

► **POSITION DE L'AMT** : *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Enfin, la STL est toujours favorable à l'examen du concept d'électrification de la ligne de Blainville ou tout autre concept permettant le passage de voitures dans le tunnel menant au centre-ville.

► **POSITION DE L'AMT** : *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Ville de Longueuil

Les éléments positifs de l'implantation des trains de banlieue ne doivent pas se faire au détriment des autres moyens de transport comme le métro, les autobus, le transport adapté et, encore moins, au détriment du centre de l'agglomération. Selon les principes des orientations gouvernementales, le centre de l'agglomération doit toujours être le premier gagnant, sinon des répercussions majeures sont à prévoir.

► **POSITION DE L'AMT** : *En excluant le projet de développement du Train de l'Est, ainsi que le maintien de la flotte et du patrimoine, projets notamment réclamés par la Ville de Montréal et la CMM, les projets de développement des trains représentent environ 17 % du PTI 2008-2009-2010. En ce qui concerne le métro, l'entente concernant le partage du déficit « métropolisable » du métro inclut les dépenses en immobilisation prévues durant la période 2007-2011.*

Ville de Montréal – STM

Dans une perspective régionale, la Ville de Montréal a choisi dans son Projet de Plan de transport de développer le Train de l'Est, ce qui permettra de consolider le territoire et le transport sur l'île de Montréal.

► **POSITION DE L'AMT** : *L'AMT prend acte du fait que la Ville de Montréal priorise le Train de l'Est afin de développer l'est de l'île de Montréal.*

RTMA

CIT Chambly-Richelieu-Carignan

Le projet stationnement Chambly phase II n'est seulement qu'à l'étape d'étude pour fins d'autorisation et ce, compte tenu que le gouvernement du Québec, de par sa nouvelle politique québécoise du transport collectif, veut offrir de meilleurs choix aux citoyens.

► **POSITION DE L'AMT** : *Depuis le dépôt du projet de consultation du PTI 2008-2009-2010, l'AMT a reçu les approbations du MTQ. Le projet stationnement Chambly phase II fait maintenant partie des projets autorisés.*

Nous sommes heureux de constater que l'augmentation de la capacité du terminus Centre-ville fait partie des projets autorisés. Nous demandons que l'AMT respecte son engagement de réaliser cette mesure à courte échéance dès mars 2008.

► **POSITION DE L'AMT** : *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

CIT le Richelain – CIT Roussillon

Nous sommes heureux de constater que l'augmentation de la capacité du terminus Centre-ville fait partie des projets autorisés. Nous demandons que l'AMT respecte son engagement de réaliser cette mesure à courte échéance dès mars 2008.

► **POSITION DE L'AMT** : *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

CIT de la Vallée du Richelieu

Prolongation des voies réservées le long de la route 116 dans les deux directions entre Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Basile-le-Grand afin de faciliter les déplacements par autobus.

► **POSITION DE L'AMT** : *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010, mesure prévue dans le projet RTMA – Mesures préférentielles.*

Nous ne sommes pas favorables au développement du corridor A20 si ce dernier vient concurrencer le train de banlieue ainsi que les autres services du CIT de la Vallée du Richelieu.

► **POSITION DE L'AMT** : *Le développement de ce corridor vers la station de métro Radisson, soit le bassin de la branche est de la ligne 1 verte, constitue une desserte complémentaire à l'axe du train, qui est plutôt orienté vers le centre-ville.*

MRC Les Moulins

La MRC Les Moulins souhaite sensibiliser l'AMT à la problématique du stationnement incitatif à Terrebonne qui a atteint sa pleine capacité et lui demande d'analyser la situation pour planifier les besoins futurs de la clientèle en regard du stationnement.

► **POSITION DE L'AMT** : *Projet inscrit au PTI 2008-2009-2010.*

RTL

Il est maintenant notoire que la voie réservée du pont Champlain constitue un lien fragile, de moins en moins fiable, notamment en raison de la congestion en croissance dans les deux directions aux heures de pointe.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Corridor A20/Voie réservée et mesures préférentielles : Le RTL souhaite que cette mesure soit réalisée en 2008 compte tenu du niveau de congestion de plus en plus important à cette intersection.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Terminus Brossard/Panama : Le réaménagement du terminus aux abords de l'échangeur Taschereau demeure une priorité importante pour le RTL. Dans ce contexte, il faudrait entamer sa réalisation dans les plus brefs délais compte tenu des nombreux bénéfices pour les clients-usagers (confort, sécurité, gains de temps).

► ***POSITION DE L'AMT :*** *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Aménagement de la bretelle Pelletier : Le RTL remercie l'AMT d'avoir inscrit ce projet dans son PTI. Elle demande que l'étude d'avant-projet soit faite dans les plus brefs délais pour que cette bretelle puisse être implantée en 2009.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Terminus Centre-ville : Le besoin en quais est urgent et il est impératif que l'AMT aménage, à très court terme, l'interface de service (quais sur rue) en dehors du terminus actuel.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Voies réservées axe Cousineau/chemin de Chambly-Saint-Hubert : Le RTL désire que ces voies réservées soient mises en place en 2008. Ces voies réservées permettront un meilleur service pour les clients-usagers, mais également une meilleure synchronisation des correspondances avec le train de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Voie réservée pont Clément : Le RTL est favorable à l'élimination du feu de circulation sur l'autoroute qui constitue une anomalie du point de vue de la circulation. L'élargissement du pont Clément permettrait l'aménagement d'un lien plus direct entre la voie réservée du pont Champlain et l'autoroute Bonaventure, ce qui permettrait aux clients-usagers et aux autobus d'économiser entre deux et trois minutes en pointe du matin et du soir. Il est à noter que le RTL considère cette voie réservée comme une solution provisoire en attendant la venue du SLR dans l'axe de l'A10/pont Champlain.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Agrandissement du stationnement Chevrier : Le RTL appuie l'AMT dans son projet d'augmenter le nombre de places à 500 places. Il faudrait que l'AMT travaille, de concert avec la Ville de Brossard, afin de s'assurer que l'apport d'une nouvelle circulation ne vienne pas engorger ces intersections et engendrer des pertes de temps pour les clients-usagers.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010. Une étude de circulation est prévue en 2008.*

Revoir les concepts de terminus élaborés et d'élaborer le concept d'aménagement d'un terminus qui permettrait l'implantation progressive de quais d'autobus aux abords du stationnement incitatif.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *Ce projet doit être évalué dans le cadre de la révision de l'offre de service de l'axe A10.*

Stationnement Mortagne : le RTL appuie l'aménagement permanent de ce stationnement incitatif qui devra inclure la mise en place de feux de circulation à la sortie du stationnement et de la rue Ampère pour faciliter la sortie des autobus et des automobiles du stationnement et un aménagement plus efficace pour la desserte par autobus.

► *POSITION DE L'AMT : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains : Le RTL est prêt à entreprendre avec l'AMT une analyse complète de son réseau, principalement sur les axes à haut pourcentage de déplacements métropolitains, afin d'identifier les secteurs problématiques du réseau et d'élaborer des mesures préférentielles qui permettront de corriger la situation.

► *POSITION DE L'AMT : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

Étude de circulation parc industriel Longueuil/Boucherville : Le RTL amorcera une démarche auprès de l'AMT, du MTQ et des Villes de Longueuil et de Boucherville afin de réaliser une étude de circulation dans le secteur et rechercher des solutions. À cet effet, il y aurait lieu que l'AMT inscrive et prévoit des fonds pour ce projet à son PTI 2008-2009-2010.

► *POSITION DE L'AMT : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010. Une étude de circulation sera réalisée à même le projet.*

Étude d'amélioration de l'accès au terminus Longueuil : Il y aurait lieu que l'AMT inscrive ce projet à son PTI 2008-2009-2010 compte tenu que certaines mesures préférentielles seront probablement nécessaires suite au redéploiement de la circulation dans le secteur.

► *POSITION DE L'AMT : L'AMT a participé financièrement à une étude réalisée avec la Ville de Longueuil. L'AMT attend les conclusions du rapport pour inscription future au PTI.*

STL

La STL note la présence de plusieurs projets ayant pour objectif soit de développer des données, d'effectuer des études ou de réaliser des implantations de mesures préférentielles susceptibles d'améliorer la performance de corridors de transport collectif. Nous désirons à ce chapitre rappeler que la STL avait été impliquée, il y a deux ans, dans des réunions avec l'AMT sur les mesures préférentielles actives. Nous offrons à nouveau notre support à ces projets et nous croyons que notre expérience dans le développement et l'exploitation d'informations de localisation (GPS) pourrait être mise à profit dans les projets similaires visant des développements informatiques (C.22), permettant d'identifier et de documenter les problèmes de congestion qui sévissent dans la région de Montréal.

► *POSITION DE L'AMT : L'AMT prend acte de l'offre de la STL et entend collaborer avec celle-ci au développement de projets de mesures préférentielles.*

La STL a été surprise d'apprendre que l'AMT, contrairement à ce qui avait été initialement prévu, fermerait le site nord du terminus Henri-Bourassa au 31 décembre 2007. Ceci implique que les autobus de la STL devront offrir le service sur rue, aux alentours de la station, avec tous les inconvénients que cela implique pour l'accès de la clientèle au métro et pour l'attente des autobus, en plus des contraintes opérationnelles multiples pour plusieurs circuits (2, 31, 52/252 et 55). Nous comprenons qu'on remédiera à cette situation lors du réaménagement du terminus Sud, mais déplorons la situation qu'aura à vivre notre clientèle d'ici là.

► *POSITION DE L'AMT : L'AMT prend note du commentaire de la STL et étudie divers scénarios qui pourraient permettre le maintien de l'accès au site nord du terminus Henri-Bourassa à des coûts abordables.*

Ville de Brossard

À première vue, quoique souhaitable, l'ajout de 500 places de stationnement aurait pour effet d'aggraver de façon importante le problème de congestion sur le réseau local. Il serait souhaitable qu'il y ait rencontre afin de discuter de ce sujet en vue d'atténuer les impacts appréhendés. À tout le moins, les membres du Conseil souhaitent qu'une étude de circulation soit effectuée.

► *POSITION DE L'AMT : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010, une étude de circulation est prévue en 2008.*

Ville de Longueuil

La Ville de Longueuil demande à l'AMT d'inclure à son PTI les projets suivants : Terminus Longueuil : améliorer l'accès des autobus du RTL et des CIT au site.

► *Position de l'AMT : L'AMT a participé financièrement à une étude réalisée avec la Ville de Longueuil. L'AMT attend les conclusions du rapport pour inscription future au PTI.*

Point de correspondance à Saint-Bruno.

► *Position de l'AMT : Ce projet doit être évalué afin d'en définir sa nature métropolitaine.*

Projet de l'atrium au métro Longueuil.

► *Position de l'AMT : Ce projet, tel qu'actuellement présenté par la Ville de Longueuil, ne cadre pas avec les axes d'intervention et la mission de l'AMT. De plus, l'AMT se questionne sur la recevabilité de ce projet dans le cadre du financement du programme d'aide au transport collectif.*

SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE

RTL

Information téléphonique et bases de données informatives : Le RTL a amorcé en 2006, l'analyse fonctionnelle du système téléphonique de diffusion des horaires de passage des autobus. Cette analyse a fait ressortir qu'avant de mettre en place ce système, il était préférable, pour des questions d'efficacité et de performance, de remettre temporairement le projet afin de consolider les systèmes et les bases de données qui l'alimentent. Dans ce contexte, le projet a donc été repoussé en 2010 afin de permettre au RTL de réaliser une réingénierie de ses systèmes. Cette réingénierie permettra au RTL de mettre en place plus facilement les applications futures de systèmes de diffusion d'information dynamique (projet D.4), d'information client en temps réel (projet D.5) et d'aide à l'exploitation. Le RTL demande donc à l'AMT de préserver les fonds pour le système d'information téléphonique jusqu'à la fin de 2010.

► *Position de l'AMT : L'AMT va prendre en compte et évaluer cette demande dans les projets de PTI pour les années subséquentes.*

Affichage dynamique terminus Centre-ville et Longueuil : Le RTL supporte et est prêt à collaborer à l'implantation de ces projets.

► *Position de l'AMT : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*

STL

La STL est déjà engagée dans un système d'aide à l'exploitation qui sera implanté et fonctionnel en avril 2008. Nous disposerons alors de la localisation en temps réel de tous nos véhicules, qui sera par ailleurs disponible aussi sur Internet. Tel que mentionné aux représentants de l'AMT lors de consultations préliminaires, nous considérons que la STL est le site privilégié pour la réalisation de projets-pilotes. Ceux-ci peuvent porter sur l'intégration de données en temps réel avec les trains de l'AMT (information dynamique, diffusion à la clientèle en temps réel en cours de route, Chronobus en temps réel, portables, etc.), synchronisation et adaptation en temps réel des services et nous souhaitons la définition de projets ou de projets-pilotes plus précis qui pourront se concrétiser rapidement en partenariat.

► *Position de l'AMT : L'AMT prend acte de l'offre de la STL et entend collaborer avec celle-ci au développement de projets de STI.*

INNOVATIONS – SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION

RTL

Systèmes de positionnement GPS : Le RTL souhaite poursuivre, au cours des prochaines années, les développements qui permettront de coupler les données opérationnelles et les données qui proviendront du système de perception. Dans ce contexte, il invite l'AMT à participer à l'initiative du RTL dans le cadre du projet D.16 prévu au PTI.

► *POSITION DE L'AMT : En accord avec la planification des projets du PTI 2008-2009-2010.*